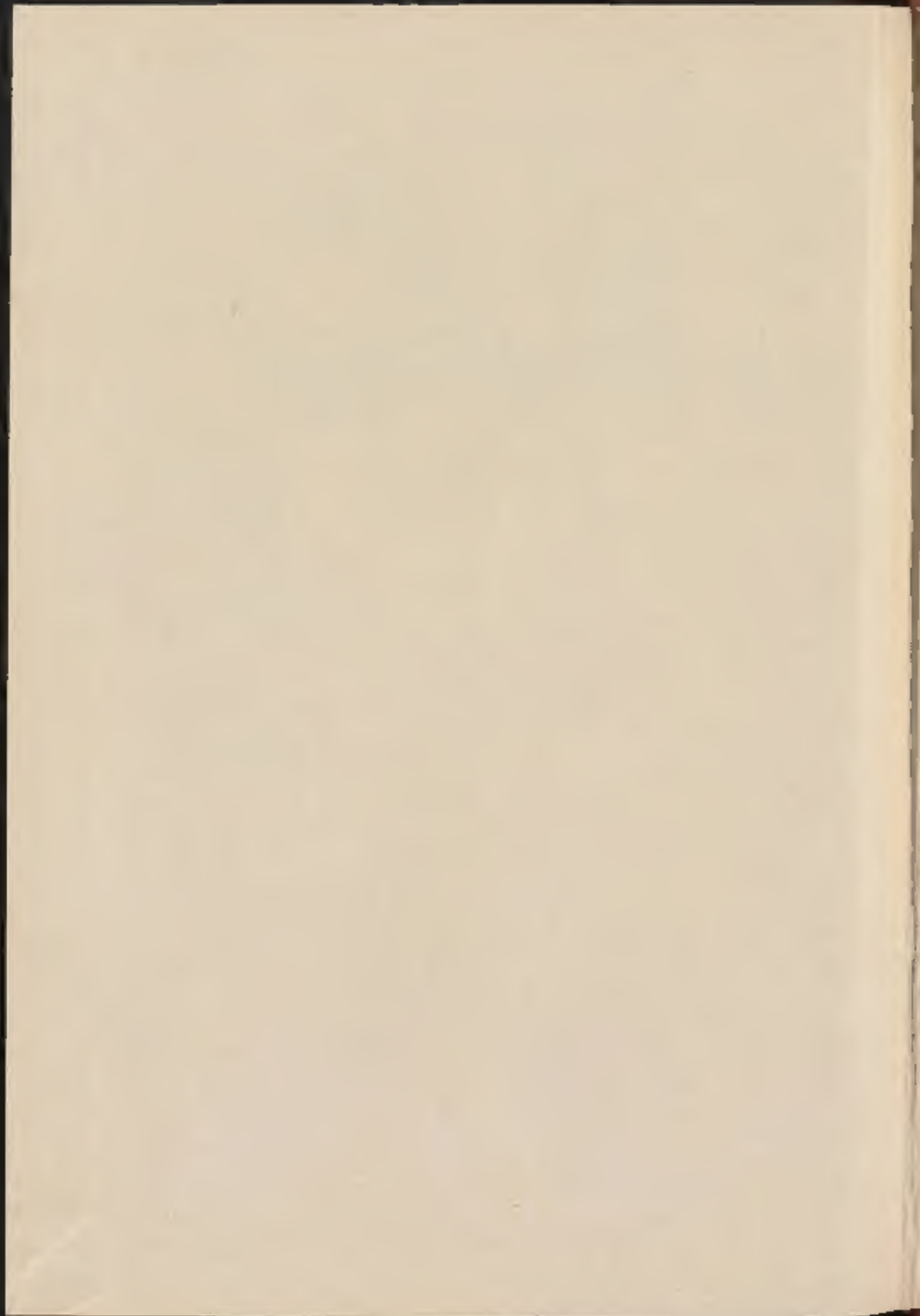


THE LIBRARIES
COLUMBIA UNIVERSITY

GENERAL LIBRARY









الدكتور لؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد

سكة حديد بغداد

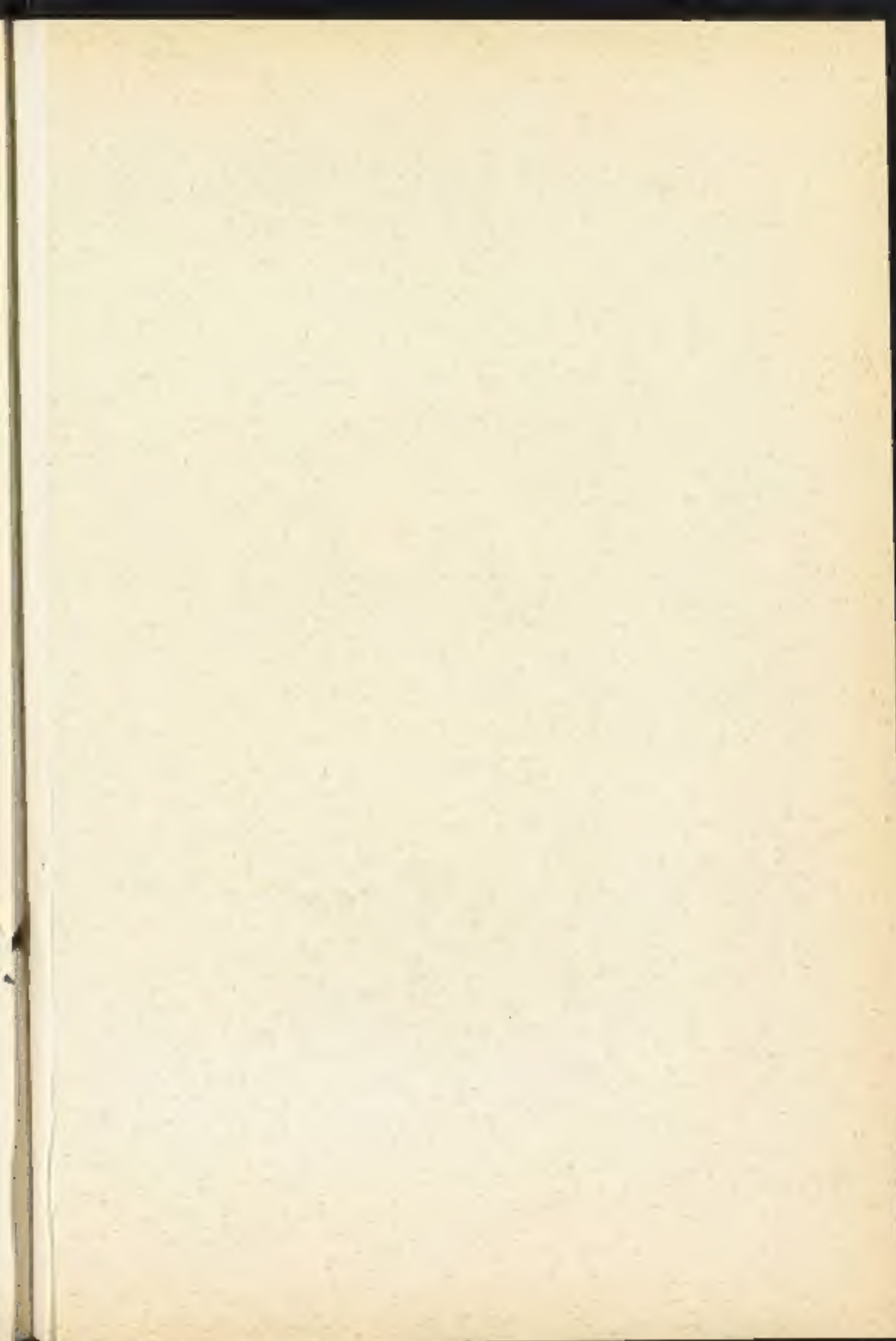
■ دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
سكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ م ■

حقوق الطبع محفوظة

ساعدت جامعة بغداد على نشره

٩٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاحلية - بغداد



الدكتور نؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد

مسكة حديد بغداد

«دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
مسكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ م»

حقوق الطبع محفوظة

ساعدت جامعة بغداد على نشره

١٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاعلى - بغداد

HE
3390
.B2
B3

المكتبة
البريدية
البريدية
البريدية

PL 420

مقدمة

أخذت الصيحات تنال في تركيا منذ مطلع القرن التاسع عشر مطالباً بأصلاح الجيش والادارة العثمانية العامة على نحو يماشى تطور الازمنة الحديثة والتطور الاوربي المعاصر ، غير أن تلك الاصوات اصطدمت لفترة طويلة من الزمن بمعارضة من الاوساط المحافظة الشديدة القوة والنفوذ فلم تجد تلك الاصوات المطالبة بالاصلاح اذناً صاغية على الرغم من عدد بسيط من محاولات الاصلاح كمثل محاولة عام ١٨٢٦ الرامية الى اصلاح الجيش العثماني .

يجد الباحث أن هناك تمة نظامين من أنظمة الحكم أشد الصراع بينهما في الدولة العثمانية في نهاية السوات الثلاثين من القرن التاسع عشر لاجل السيطرة على الحكم وهما نظام حكومة عزت باشا التي اعتبرت من أشد الحكومات رجعية وتحفظاً وحكومة رشيد باشا التي حاولت السير حسب الطرق الديمقراطية والتمثيل الشعبي والتي تمثلت خطتها الإصلاحية على شكل محاولات لتطوير الدولة العثمانية على النمط الاوربي المعاصر .

وقد استطاع رشيد باشا في النهاية التوصل الى دقة الحكم في القسطنطينية وادارة شؤون الدولة لفترة من الزمن حاول خلالها اجراء اصلاحات حديثة مختلفة في البلاد . على أن محاولاته بقيت بلا فائدة ولم تعطي نتائج تذكر .

ومن الناحية الاخرى فإن خسارة تركيا في حرب القرم وما اعقبها من توقيع لماهدة باريس لم تمد الحكومة العثمانية بروح جديدة تدفعها الى محاولة اصلاح اوضاعها الداخلية بصورة جدية .

وهكذا وبالرغم من محاولات عدد من المصلحين من دجالات الفكر والسياسة الانراك فإن التصدع والانحلال أخذ يزداد قوة وانتشاراً في

الدولة العثمانية وازدادت رغبة الدول الكبرى في التدخل في شؤونها
واقسامها كمنطق للسيطرة والنفوذ .

استشر مؤيدو الإصلاح خيراً عقب تسلم السلطان الشاب عبد الحميد
الثاني مقاليد الحكم عام ١٨٧٦ . فقد انتظر انصار الإصلاح الكثير من
هذا السلطان الذي كان يتمتع بميزتين مهمتين هما شبابه الفاضل وذكاءه
المبارك « وزاد من قوة استشارهم وتفتهم في السلطان الجديد اعلانه
للدستور العثماني .

ولم ينس انصار الإصلاح في تناولهم لفترة طويلة قصد لصيوا
بحية أمل كبرى أثر تبدل السلطان تحت تأثير الافكار الرجعية القديمة
خيدلت الأوضاع في القسطنطينية وحل البرلمان واضطهد المادون بالإصلاح
ونفي المصلح مدحت باننا الذي عمل الكثير لمساعدة السلطان في إقامة
الدستور هي دولة بقيت حتى ذلك الحين تخضع للنظام الملكي المطلق .

أخذت روسيا التي حاولت معاهدة صلح باريس لعام ١٨٥٦ وضع
حد لمطالبها واضطاعها في الدولة العثمانية تتعرض بها من جديد الى ان
أدت تلك المحاولات الى اثارة حرب عام ١٨٧٧ بين الطرفين ، تلك الحرب
التي اظهرت مقدار ضعف الامبراطورية العثمانية والتي شوحت سمعتها
في الخارج .

ووضعت الحكومة العثمانية بالاشتراك مع الدول المعنية عقب مؤتمر
برلين لعام ١٨٧٩ خطة كبرى لتنظيم طريقة دفع ديونها للدول الاجنبية
تجلت عام ١٨٨٢ على شكل اقامة هيئة ادارة الدين المسمى العثماني
ADMINISTRATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE

والتي اعتبرت في حقيقة الامر بالرغم من خضوعها للقوانين العثمانية
مؤسسة مالية اجنبية في تركيا تعمل الى جانب وزارة المالية العثمانية وقد
مثلت فيها تركيا الى جانب الممثلين المرسلين من الدول الغربية الكبرى ،

واضحت تلك الادارة التي حاولت فرض نفسها على السكك من الصغار والكبار المتعلقة بمالية الدولة العثمانية عبثاً ثقيلًا تحمله الدولة التركية التي كان من واجبه اللجوء الى الدائرة المذكورة لاختذ موافقتها على كافة تصرفاتها المالية الداخلية والخارجية .

غير ان السلطان عبد الحميد والطبقة الحاكمة بقيا بالرغم من التردى الذي وصلت اليه البلاد غير مهتمين بمحاولة الاصلاح الجذري ، بل حاولوا فرض سياسة حديدية على الاصوات المنادية بالاصلاح وعلى الشعوب والاراضي الخاضعة للامبراطورية العثمانية وساروا على سياسة الحكم المركزى القوي وأكدوا على ضرورة تقوية أواصر علاقة الحكومة المركزية فى القسطنطينية بتلك الاجزاء الخاضعة للامبراطورية ، فى الحين الذى تعالت صيحات الشعوب المستعبدة داخل امبراطورية السلطان عبد الحميد مطالبة بالاصلاح والاستقلال وبمبدأ تقرير المصير .

ومن هذه الظروف السياسية والاقتصادية التى كانت تعيشها تركيا خرجت فكرة سكة حديد بغداد الى ميدان التحقيق العملى ، وبقيت قضية السكة مرتبطة بصفة جذرية ودائمة حتى نشوب الحرب العالمية الاولى بتاريخ التطور السياسى لتركيا نفسها .

القسم الاول

قبل عام ١٩٠٢

الفصل الاول

الوصول برأ الى الهند

ان فكرة ربط أوروبا بالخليج العربي والهند بواسطة طريق بري عبر آسيا الصغرى وباتجاه مياه الخليج الدافئة بدلاً من الطريق البحري الطويل حول أفريقيا هي من الأفكار القديمة نسبياً والتي يستطيع الانسان ان يرجع بتاريخها الى القرن السادس عشر تقريباً ، فأن الرحلات حول امريقيا صوب الهند كانت تستغرق اشهرآ طويلاً وقد تلقى البضاعة خلالها أو تفقد لعدم استقرار الامن والطمانية في المياه التي تمر بها السفن المحملة بالبضائع نحو أوروبا^(١) .

ويستطاع القول بان البوادر الاولى لتنفيذ هذه الفكرة في العصور الحديثة جاء عام ١٦٠٠ عن طريق انشاء شركة الهند الشرقية THE EAST INDIA COMPANY اتخذت لها شريكاً في شخص شركة ليفانت البريطانية - التركية للتجارة THE ENGLISH - TURKISH LEVANTINE COMMERCIAL COMPANY والمؤسسة بدورها عام ١٥٨١ وقد قامت شركة الهند الشرقية الشركة الأخيرة منذ السنوات الاولى لتكوينها في موضوع انشاء الطريق البري من أوروبا نحو الهند^(٢) غير ان هذه البادرة البسيطة لم تعطي اى نتائج

(١) FREDRICH HEINZ BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD-BAHN 1903-1914, S. 2. PAUL PLISCHKA BRESLAU 1941.

(٢) KARL ANTON. SCHAEFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK, S. 7 WEIMAR 1918.

ايجابية ولم تثر الفكرة من جديد الا في عام ١٧٨٢ عندما عاد جون سليفان JOHN SULLIVAN من رحلته الى الهند عبر آسيا الصغرى ووادي الرافدين واقترح على الحكومة البريطانية فكرة انشاء طريق برى نحو الهند .

دفع تطور المصالح البريطانية في الهند وتشجيعها وتزايد اهمية تلك البلاد بالنسبة لبريطانيا مجلس ادارة الهند THE INDIAN BOARD OF CONTROL ان يقترح على الحكومة البريطانية عام ١٨٢٩ فكرة انشاء طريق سريع نحو الهند عبر سوريا ووادي الرافدين لتيسير امر ربط الهند ببريطانيا (١) .

وجدت هذه الدعوات في نهاية الامر صداها لدى الاوساط الرسمية البريطانية فشككت حكومة لندن بشئ ترأسها احد خيرة الضباط البريطانيين وهو السير فرانسيس جسنى SIR FRANCIS CHESNEY الذي خدم في الجيش البريطاني في الشرق قبل ذلك التاريخ وقامت البشة خلال عامين ١٨٣٠ - ١٨٣٢ بأرياد مناطق آسيا الصغرى وسوريا والعراق وقدم جسنى عقب عودته تقريراً اقترح فيه انشاء طريق برى نحو الهند عبر سوريا ووادي الرافدين على ان يربط الطريق المذكور بنهر الفرات الذي يمكن استعماله كمخط للمواصلات بواسطة السفن التجارية باتجاه الخليج العربي وانتهى التقرير باقتراح بانشاء شركة ملاحية بحرية يتم بواسطتها ربط الطريق السالف الذكر بالهند في الخليج العربي .

لم تكف الحكومة البريطانية بالتقرير الاول الذي قدمه جسنى فشككت بشئ ثانية تحت امرته كذلك وارسلتها نحو الشرق الاوسط

(١) المصدر السابق وكذلك :

..... PAUL R. BUTTERFIELD THE DIPLOMACY OF
..... THE BAGHDAD RAILWAY P. ■ GOTTINGEN.
1932.

ومرست البعثة نشاطها في الفترة ١٨٣٥ - ١٨٣٧ عقب اشراف كل من حكومتى لندن والهند على تمويلها وقدم جسنى في نهاية الامر تقريراً ايد فيه المقترحات التي تقدم بها اثر رحلته الاولى واوصى بمد سكة حديدية بموازاة الفرات عبر حلب نحو الخليج العربي^(١) .

وما لبث احد الضباط البريطانيين ممن صاحبوا جسنى في بعثته وهو الكابتن لينج LYNCH ان شكل في لندن عام ١٨٤١ بالاشتراك مع اخوته شركة ملاحية نهريّة عرفت تحت اسم الاخوان لينج LYNCH BROTHERS واتخذت تلك الشركة فرعاً لها في بغداد تحت اسم أحد الاخوان لينج حيث عرفت باسم شركة ستيفن لينج STEPHEN LYNCH AND CO. LTD وبقيت مصالح لينج بهذا الشكل حتى ٢٦ نيسان ١٨٦١ حيث تمخضت تلك المصالح عن تشكيل شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية التجارية EUPHRATES AND TIGRIS STEAM NAVIGATION CO. وتمتعت الشركة منذ اللحظات الاولى لانضمامها بمؤازرة تامة من وزارة الخارجية البريطانية^(٢) .

(١) وصف الاقتصادي الألماني فردريك ليست FRIEDRICH LIST هذه المقترحات التي اشار اليها تقرير جسنى بأنها تعني احتلال بريطانيا لسوريا والبصرة راجع :
SCHAEFER PP. 8-9. BUTTERFIELD P. 9. BIKIR SITKI,
DAS BAGDAD BAHN PROBLEM, 1890-1903, S. 16.
RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG, 1930.

(٢) بدأت الشركة بمزاولة اعمالها الفعلية في الملاحة النهريّة في وادي الرافدين عام ١٨٦٢ عقب انزالها باخرتها الاولى . مدينة لندن THE CITY OF LONDON الى ميدان العمل في مياه وادي الرافدين ثم اعقبتهما بياخرة ثانية هي بجلة TIGRIS عام ١٨٦٥ . راجع :
ZAKI SALEH MESOPOTAMIA 1900-1914. PP. 187-189.
AL-MATRF PRESS. BAGHDAD, 1957.

امتازت الفترة التي أعقبت بضات جنسي والتي طرح على أثرها مشروع سكة حديد الفرات ، بقيام عدد من المشاوير الخيالية التي ترمي الى ربط أوروبا بالامبراطورية العثمانية بل وآسيا يكاملها بواسطة السكك الحديدية . ففي عام ١٨٤٢ وضع وليم بير WILLIAM PARE من دبلن مشروع لسكة حديدية تمتد من كاليه الى القسطنطينية وفي السنة التالية مباشرة اقترح ALEXANDER CAMPBELL على شركة الهند الشرقية البريطانية خطأ لسكة حديدية تمتد من أوستند OSTEND على الساحل البلجيكي عبر فينا وبلغراد حتى القسطنطينية ومنها عبر آسيا الصغرى الى حلب ومنها تسير السكة بمحافظة الحدود الايرانية نحو كراتشي فالكوتا كما ووضع جيمس تومسون JAMES THOMSON مشروعا مشابها عام ١٨٥١ وقد سمي الاخير للحصول على تأييد الباب العالي واللورد ستانفورد دي ريدكليف LORD STANFORD DE REDCLIFF السفير البريطاني في الباب العالي آنذاك (١) .

وهنا تظهر من جديد شخصية فرانسيس جنسي على مسرح الاحداث ليتفق مع السير وليام اندرو SIR WILLIAM ANDREW رئيس شركة دلهي - البنجاب والسند للخطوط الحديدية على مشروع سكة حديدية

-
- (١) FRANCIS. F. CHESNEY, NARRATIVE OF THE EUPHRATE EXPEDITION, LONDON 1868.
 WILLIAM ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPH-
 RATE VALLEY ROAD TO INDIA, P. 6. LONDON
 1857, NOEL VERNCEY ET GEORGES DAMBMA-
 NN, LES PUISSANCES. ETRANGERES DANS
 LE LEVANT, HALFRED. L. HOSKINS. BRITISH
 ROUTES TO INDIA, PHILADELPHIA 1928. PP
 148ff. 327ff. D. G. HOGARTH, THE BAGDAD
 RAIL-WAY, NATIONAL REVIEW, LONDON,
 MAY 1902.

تمتد من السويداء على خليج الاسكندرون حتى قلعة جابر في اعلى
الفرات لمسافة تقارب الثمانين ميلا ، وكان الامر معقوداً ان تكون هذه
السكة كحلقة وصل بين البحر الابيض المتوسط والطرق النهرية في
الفرات ، وقد فكر في نفس الآونة في امكانية مد السكة المذكورة نحو
بغداد ومنها الى البصرة . والى جانب ذلك فقد ثار النقاش أيضا حول
امكانية اختيار الكويت كنقطة نهاية للخط المذكور .

ولهذا الامر اهميته لان الكويت ظهرت هنا للمرة الاولى كنقطة
محتملة لسكة حديدية دولية تمتد باتجاه الخليج العربي .

وتنفيذاً لهذه الخطة شكلت شركة الفرات للسكك الحديدية
THE EUPHRATE RAIL-ROAD CO عام ١٨٥١ وساعدها اللورد
ريد كليف السفير البريطاني في القسطنطينية في الحصول على امتياز من
الحكومة العثمانية عام ١٨٥٦ لد تلك السكة على ان تضمن الحكومة
العثمانية التي كانت تشجع توظيف رؤوس الاموال الاجبية في اراضيها
اعطاء فائدة مقدارها ٦٪ على رأس المال المستغل كما ونص الاتفاق على
حق الشركة في مد سكة حديدية من الاسكندرون الى البصرة وعين
جيني كرئيس مهندسين للشركة التي حظت بتأييد عدد كبير من
الرجالات الساسة والمالية البريطانية بالإضافة الى تأييد سفير تركيا في
لندن كما وقامت الشركة بفتح فرع لها في القسطنطينية .

اعقب تأسيس الشركة دعاية واسعة لها ولشاريعها في انكلترا واكد
اندرو في كتابه الذي اصدره في ذلك الحين (١٨٥٧) على أهمية امكانية
تطوير وادي الرافدين بالنسبة لتركيا وعلى الاهمية التجارية والاستراتيجية
بالنسبة لبريطانيا التي يمكن ان يحققها طريق مواصلات قصير يربطها
بالهند (١) .

(1) ANDRE CHERADAME, LA QUESTION D'ORIENT



على ان المشروع اصابه الفشل فعلى الرغم من الجهود الكبيرة التي بذلت لم ير الرأى العام البريطانى فيه عملاً يبشر بالنجاح وذلك بالرغم من تحمس عدد من رجالات السياسة والمال البريطانيين له كما وان اللورد بالمرستون LORD PALMERSTON رفض ان يقدم ضمان الحكومة البريطانية لبعض اسهم الشركة ، ذلك الضمان الذى اعتبر امراً حيوياً لانجاح المشروع ، ويعود السبب فى رفضه تقديم تلك الضمانات المشددة الى اعتبارات تتعلق برغبته فى حفظ علاقات طيبة مع نابليون الثالث كما يرجح . وبالإضافة الى ما سبق هناك عامل آخر لمبدوره فى تقرير مصر الشركة على التحو الذى انتهت اليه وهو عدم استطاعتها الحصول على رؤوس الاموال الكافية لتنفيذ المشروع .

وهكذا فشلت الشركة فى تسجيل نفسها وسقط امتيازها بالتبعية كما وفشلت محاولة جديدة لجسني عام ١٨٦٢ لاجراء الشركة - عقب ان جدد الباب العالي امتيازها - لنفس الاسباب المتعلقة بموقف الحكومة البريطانية السلبى حيالها بصورة خاصة^(١) .

LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, P. 27. LIBRAIRIE PLON PARIS 1903. K. A. SCHAEFER DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK. S. 11. BUTTERFIELD, THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAILWAY, P. 9. WILLIAM ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPHRAT ROAD TO INDIA, EDWARD MEAD EARLE, TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY IN IMPERIALISM, P. 76. THE MACMILLAN COMPANY NEW YORK 1923.

- (1) A. CHERADAME, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, P. 21; ALWYNE PARKER THE BAGHDAD

وقد اثبتت في بريطانيا قضية انشاء الطريق البرى للوصول الى الهند أكثر من اى وقت مضى عقب ان شرع الفرنسيون في فتح قناة السويس ، فقد شعرت بريطانيا ان ايجاد طريق مختصرة تخضع كلياً لفرنسا للوصول الى الهند هو أمر في غاية الخطورة بالنسبة لوجودها ومصالحها في تلك المنطقة من العالم ، وهكذا اثبتت في بريطانيا مسألة انشاء الطريق البرى نحو الهند على أساس افانته كمنافس وبديل بريطانى لقناة السويس الفرنسية . وبنفس هذه الروح حصلت بعض المصالح البريطانية في تلك الفترة من الباب العالى بعد خطوط حديدية من سمرة الى عابدين وقصة على التوالى .

وعقب الانتهاء من فتح قناة السويس عام ١٨٦٩ وضع ستيفنسون R. STEPHENSON وهو مهندس بريطانى مشهوراً رعى فيه الى منافسة قناة السويس عن طريق مد سكة حديدية تبدأ من سكوتارى فازمير فيفري SIVAI فحسار HISAR فاكسراى AKSARAY وادى الفرات بغداد فالبصرة فأبران فبلوجستان فكالكوتا في الهند ، ولم يكب لمشروع ستيفنسون النجاح بعد ان عارضته فرنسا .

وبعد سنة من ذلك التاريخ وضع بعض المهندسين البريطانيين عام ١٨٧٠ مشروعا لسكة حديدية من الاسكندرون الى البصرة عبر حلب والموصل وبغداد وهنا يستفيد المرء من ما قاله السير اندرو قبل ذلك التاريخ بأكثر من عشرة سنوات مدافعا عن الاحتكار البريطانى للمنطقة فقد قال

RAILWAY NEGOTIATIONS QUARTERLY REVIEW
PP 487-528. LONDON OCTOBER 1917; E. EARLE.
TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE
BAGHDAD RAILWAY PP 176ff, BUTTERFIELD
PP. 9-10. B. SITKI, DAS BAGDAD BAHN
PROBLEM. S. 16.

السير ولهم اندرو مدافعا عن مشاريع السكة معتقداً بانها تمكن بريطانيا
من الاحتفاظ بسيطرتها على الهند من بقية المنافسين ما نصه :

SUCH A RAILWAY, WOULD ASSURE THE UNDISTURBED
POSSESSION OF INDIA; FOR THE ADVANCING STAND-
ARD OF THE BARBARIAN COSSAK WOULD RECOIL
BEFORE THOSE EMBLEMS OF POWER AND PROGRESS,
THE ELECTRIC WIRE AND THE STEAM ENGINE,
AND HIS OMINOW TREAD WOULD BE RESTRAINED
BEHIND THE ICY BARRIER OF THE CAUCUS(1)

والى جانب كل المشاريع السابقة الذكر فقد درست كذلك في حينه
امكانية مد سكة حديدية من السويداء على الشاطئ السوري الى الكويت
على الخليج العربي كما وكثر الكلام كذلك آنذاك عن مشروع لسكة
حديدية تربط الاسماعيلية على قناة السويس بالكويت على الخليج
العربي(٢) .

اصيت امثال هذه المشاريع السابقة بميزة قوية اثر نزول احمد
المهندسين النمساويين الى ميدان مشاريع السكك الحديدية في آسيا
الشرقية ووادي الرافدين وهو المهندس الفون بروسل
WILLIAM VON PROSSEL الذي قام بدراسات لحساب السلطان
العثماني تتعلق بفتح الاراضي العثمانية في منطقة آسيا الشرقية في الفترة
١٨٧٢ - ١٨٧٤ وقدم الفون بروسل في النهاية تقريراً ينصح فيه بمد
شبكة من الخطوط الحديدية في تركيا يبلغ طولها ستة الاف كيلو متر ،
واقترح في تقريره كذلك اقامة خطاً رئيسياً لسكة حديدية تكون عموداً
قريباً للشبكة التي اقترحها تمتد من حيدر باشا في القسم الاسيوي من

(1) W. ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPHRATE
VALLEY ROAD, P. 225.

(2) CHERADAME. PP. 24-25; HIKIR SFTKI S: 16:

القسطنطينية عبر انقرة وديار بكر وماردين والموصل الى بغداد ومنها الى
البصرة ومن ثم الكويت على ان تمت فروع رئيسية الى اكشهر وكنايه
KUTAHIA وقونية وغيرها من الاماكن الواقعة على البحرين
الابيض والاسود(١) .

عارض الفون بروسيل في تقريره مشروع مد سكة حديدية من
الشواطىء السورية الى الخليج العربي مبرراً معارضته بعدم امكانية
الحصول على فوائد مادية هامة من سكة حديدية تمتد عبر الصحراء
واراضي الجزيرة والقرات على عكس ما هو متوقع من مد سكة حديدية
تمتد عبر الاناضول والولايات العثمانية الغنية الامر الذي يبشر بامكانية
الحصول على فوائد مادية ذات بال عقب الانتهاء من مد السكة من جراء
استغلالها .

وبالاضافة الى ما سبق اقترح الفون بروسيل في تقريره كذلك على
السلطان تميم وتطوير الاراضي والمناطق التي سيخترقها الخط المقترح

(١) اشتغل وليم فون بروسيل في بده حياته العملية كمهندس
للسكك الحديدية في النمسا ثم عمل في الفترة ١٨٥٢-١٨٦٢ لحساب الاخوان
بيرير **LES FRERES PEREIRE** في باريس كمسؤول عن ادارة
السكك الحديدية لمنطقة شمال - غرب سويسرا ثم عمل في الفترة ١٨٦٢
- ١٨٧٠ في باريس وقينا لحساب شركة نمساوية هي شركة سكة
الجنوب **LE SUD BAHN** المؤسسة من قبل مصالح الروتشلد
ROTHSCHILD وقد اجبرته اشغال الشركة المذكورة على القدوم الى
تركيا حيث امل عليه خيال مهنته فكرة ربط اجزاء الامبراطورية العثمانية
بعضها ببعض الاخر وبالعالم الخارجي بواسطة السكك الحديدية . وقد
تولي الفون بروسيل في القسطنطينية في ١٦ ايار ١٩٠٢ في حالة تقرب
العلم عقب ان اشتغل منذ شبابه الملايين لحساب الآخرين في شؤون
السكك الحديدية . راجع :

A. CHERDAME, P. 37

بواسطة المهاجرين الاوربيين حيث اقترح فكرة استخدام مليوني مهاجر
الماني وتسكينهم على طرفي الخط لكي يسرعوا في عملية تعمير وتطوير
البلاد .

ويستطيع الانسان ان يدرك من تصرفات السلطان عبدالحميد فيما
بعد ان مشاريع القون بروسل الخاصة بتسكين المهاجرين الالمان على طرفي
سكة الحديد التي اقترحها لم تلاق من الاول اى قبول يذكر بالنظر
لاعتبارات دينية وقوية على وجه الخصوص بخلاف ما جاء في بقية اجزاء
التقرير الذى اصحح فيما بعد اساسا للسياسة القمائية العامة للسكك
الحديدية والتي اخذت الحكومة القمائية تسمى جاهدة لتطبيقها .

ابتدء العمل في الحال في تنفيذ القسم الاول من الخط الذي اقترحه
بروسل بمد سكة حديدية من حيدر باشا الى ازميت لمسافة ٩٢ كيلو
متراً ، وقامت بعض المصالح الفرنسية بمهمة انجاز العمل في مد السكة
المذكورة والتي انتهت العمل في مداها في عام ١٨٧٣ ، وقد جاء بناء هذا
القسم من السكة تنفيذاً لارادة اصدرها السلطان عام ١٨٧١ تقضي بانشاء
سكك حديدية في آسيا التركية .

كمن الهدف الاساسي في استئانة الباب العالي في بناء السكة في
الرقبة الملحة التي وجدت آنذاك لدى سلطان القسطنطينية في ربط بغداد
بالعاصمة التركية ، وقد تولت الحكومة القمائية في بادىء الامر ادارة
هذا الجزء من السكة لفترة السبع سنوات غير انها عادت فاعطت الى بعض
المصالح البريطانية عام ١٨٨٠ امتياز ادارة المشروع غير ان الحكومة القمائية
احتفظت لنفسها بموجب العقد الذي وقمته مع الشركة البريطانية بالحق
في استرجاع أمر ادارة السكة في اى وقت تشاء^(١) .

(1) WILLIAM VON PROSSEL, LES CHEMINS DE
FER EN TURQUIE D'ASIE ORELL FUSSLI, ZURICH

وتروى في بغداد لفترة من الوقت في تلك الآونة صدى الاصوات
 المتدابة في القسطنطينية بالقيام باتشاء الكك الحديدية ، فقد كان والى
 بغداد مدحت باشا (١٨٦٨ - ١٨٧١) من اشد المناصرين لمشاريع المهندسين
 الاوربيين الفنية التي كان الغرض منها تطوير الدولة العثمانية وحينما
 استدعي من بغداد وأصبح وزيراً اعظماً في القسطنطينية الف لجنة فنية
 خاصة بدراسة امكانية مد سكة حديدية من طرابلس الى بغداد عبر حمص
 ودير الزور على ان تسير بمحاذاة الفرات نحو بغداد « غير ان الحكومة
 العثمانية رفضت ذلك المشروع » (١) .

واذا ما رجعنا الى موضوع الاهتمام الذي اظهرته الحكومة البريطانية
 مجدداً حول قضية اتشاء الطريق البرى نحو الهند عقب انتصار فتح قناة
 السويس لوجدنا ان رغبة الحكومة البريطانية حيال الموضوع أخذت تتخذ

1902; A VON SCHWEIGE, DIE EUPHRAT-
 BAHN UND KEIN ENDE, OESTERREICHISCHE
 MONATSSCHRIFT FUR DEN ORIENT. S. 44. - 51 :
 MARZ 15, 1883; WILLIAM, A. LANGER, THE
 DIPLOMACY OF IMPERIALISM 1890-1902. P.
 629, SECOND EDITION, ALFRED. A. KNOPF
 NEW YORK 1951. F. H. BODE, DER KAMPF
 UM DIE BAGDAD BAHN, 1903-1914 S. P. PLISCH-
 KA, BRESLAU 1931, BUTTERFIELD. P. 10.

ولمراجعة تصوص اتفاقية عام ١٨٨٠ بين الحكومة العثمانية والمصالح
 البريطانية لاستغلال وإدارة سكة حديد حيدر باشا ازميت راجع :
 GEORGE YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, PP.
 117ff, OXFORD 1908

(١) اتشاء مدحت باشا في بغداد أول عربة لسكة للترام في الدولة
 العثمانية وكانت تجرها الخيل وتدعى محليا بالكاري وبقيت تلك السكة
 مستعملة في نقل الركاب بين بغداد والكاظمية حتى حوالى نهاية الحرب
 العالمية الثانية .

طالبا ايجابيا عندما قامت بتشكيل لجنة خاصة فى مجلس العموم البريطانى
فى بداية القرن الماضى برئاسة السير نورثكوت SIR NORTHCOTE
وعهدت اليها بمهمة دراسة امكانية مد سكة حديدية من البحر الابيض
المتوسط والبحر الاسود الى الخليج العربى ، وبعد ان استتمت اللجنة
الى الكثير من المقترحات ودرست الموضوع من اوجهه المختلفة قدمت
تقريراً الى الحكومة البريطانية ويمكن تلخيص محتويات التقرير المذكور
فى النقاط التالية :-

١ - ان قضية موضوع بناء سكة حديد وادى الرافدين
TRANS MESOPOTAMIAN RAILWAY - كما اسمتها اللجنة هو أمر
فى غاية الضرورة بالنسبة لبريطانيا ومسالحيها الحيوية فى المنطقة ، وهو
من الناحية الأخرى يؤمن سرعة نقل البريد نحو الهند والخليج العربى
وله مزايا وفوائد اقتصادية عامة لبريطانيا .

٢ - اشتمل التقرير على خطة بكلفة بناء السكة حيث قدر
تكاليف بنائها بحوالى عشرة ملايين جنيه استرلينى .

٣ - ان من الممكن استعمال السكة للأغراض الحربية الخاصة
بنقل القطعات والأسلحة المؤن نحو الهند ويمكن اعتبارها كحاجز
لايقاف أى توسع روسي اتجاه الخليج العربى .

على ان اللجنة اوضحت بأن الأمل ليس قويا - فى المستقبل القريب
على الأقل - فى ان تكون حركة النقل بواسطة السكة المقترحة من الشدة
بمكان ونصحت بأن تضمن الحكومة البريطانية الى حد ما رؤوس الأموال
الستقلة فى المشروع واعتبرت ذلك الضمان أمراً لازماً لانجاح المشروع

غير ان حكومة غلادستون GLADSTONE رفضت اعطاء مثل
هذه الضمانات فى عام ١٨٧٢ تماماً كما حصل من قبل فى عامى ١٨٥٦
و ١٩٦٢ . ولم يؤد أمر تغير الحكومة البريطانية ومعجىء حكومة أخرى

٤ - ٢ سكة حديد بغداد

الى الحكم وهي حكومة دزرايلي DISRAELI الى تعديل موقف الحكومة البريطانية فقد انصرفت الحكومة الجديدة الى تحسين المراكز البريطانية في قناة السويس واضعة على الرف قضية الطريق البري نحو الهند^(١) .

وبعد بضع سنوات عاد موقف الحكومة البريطانية فخير من جديد حيال موضوع السكة عقب ان حصلت بريطانيا على نصيبها من قناة السويس ، فأخذت الحكومة البريطانية تظهر اهتماما مجدداً بموضوع الخط الحديدى وعهدت حكومة دزرايلي الى الباحث كامبرون V. L. CAMERON أمر دراسة مشروع سكة حديدية نحو وادى الرافدين ولكن تبدل الوزارة البريطانية عام ١٨٧٩ وعودة حكومة اللورد غلادستون الى الحكم ادى الى اهمال التقرير الذى قدمه كامبرون حول الموضوع ، ذلك التقرير الذى اعدته كامبرون عقب عودته من جولة دراسية في الشرق الاوسط وهكذا اضاعت بريطانيا من جديد فرصة أخرى من الفرص التى اتاحت لها للمساهمة مساهمة أساسية في مد سكة حديدية باتجاه الخليج العربى .

واذا ما تركنا انكلترا جانبا وننظرنا الى روسيا لوجدنا ان عدداً من المصالح المالية الروسية التى يرأسها الكونت فلاديمير كابنست COMTE WLADIMIR KAPNIST عم سفير القيصر الروسى في فينا ، قد أخذت تدرس امكانيات تحقيق مشروع يختلف تماماً عن

(1) DAVID FRASER THE SHORT CUT TO INDIA P. 9. LONDON 1909- SCHAEFER, S. 30. LANGER, THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM P. 630; WILHEM DUDEN, DIE WURZELN DER DEUTSCH ENGLISCHEN GEGENSATZE EIN BEITRAG ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES. S. 89. HAMBURG 1933.

مشروع المون بروسل ، فلفقد كان المشروع الروسي يقضي بمد سكة حديدية من طرابلس على البحر الابيض المتوسط الى الكويت على الخليج العربي عبر الصحراء على ان يربط بالعراق بواسطة طريق فرعى يمتد نحو كربلاء .

غير ان مشروعا خياليا كهذا المشروع يقضي بمد سكة حديدية عبر الصحراء كان مصيره الفشل ولم تثر حوله ضجة تذكر خصوصا وان روسيا نفسها لم تكن تمتلك الوسائل المادية الكافية التى تمكنها من انجاز مثل هذا المشروع^(١) .

ولمجابهة الاطماع الروسية سمحت بريطانيا نحو الاهتمام بالامبراطورية العثمانية وربط اجزائها لكى تجعل منها جبهة قوية تستطيع الوقوف أمام تلك الاطماع الروسية ، وهكذا فأن معاهدة قبرص لعام ١٨٧٨ وكل المتهاج الاصلاحى لاسيا الصغرى انما انجزت بالنظر لهذه الاعتبارات بل ويقال بأن دزرائيلى اختار قبرص لوضعها تحت السيطرة العثمانية لاعتبارات تتعلق بموقعها الممتاز أمام الشواطىء التركية وذلك لغرض ضمان حماية خط حديدي محتمل الانشاء يده عند خليج الاسكندرون ، بل ويقال كذلك انه فر لبسمارك تلك الاعتبارات خلال مؤتمر برلين وبأنه اختار ضابطا بريطانيا من ذوى الرتب العالية ليضم الترتيبات اللازمة بمد مثل هذا الخط^(٢) .

جاء فى صلب تقرير قدمه حسن فهمى يانا وزير الاشغال العثمانى

(1) CHERADAME, P. 29, GUNTHER KREBS, DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISTIK. P. 51-52, HOCH SCHUL VERLAG KARL VATER, Breslau 1933; W. DUDEN, DIE WURZEIN DER DEUTSCH - ENGLISCHEN GEGENSATZE, P. 89.

(2) LANGER, P. 30-31.

في ٦ حزيران ١٨٨٠ الى الوزير الأكبر فقرات تخص سكة حديد بغداد
وامكانية السعي مجدداً نحو انشائها عقب ان توقف العمل في السير بها
قدما نحو الامام على اثر اجتاز القسم الموصل من حيدر باشا الى ازميت
على النحو الذي مر شرحه سابقا » غير ان الوزير أوضح في تقريره
كذلك ان خزانة الدولة العثمانية لا تمتلك الامكانيات المادية الكافية
لتحويل مثل هذا المشروع ولهذا السبب اشار التقرير الى ضرورة الاستفادة
من رؤوس الاموال الاجنبية لتحقيق المشروع .

أخذ العالم المالي الاوربي الذي اظهر عقب صلح باريس لعام ١٨٥٦
اهتماما بالدولة العثمانية ينظر بقلق متزايد الى الحالة المالية المضطربة التي
انتهت اليها الحكومة العثمانية وجاء افلاس نفس تلك الحكومة عام ١٨٧٥
ليصيب أمر اهتمام اليونان المالية الاوربية بتلك الدولة واستثمار رؤوس
الاموال فيها بضرية قوية .

غير ان الوضع لم يستمر على هذه الصورة لفترة طويلة فسرعان
ما عاد اهتمام رؤوس الاموال الاجنبية بالدولة العثمانية بالظهور مجدداً
خصوصا عقب اعادة التنظيم المالي لتركيا اثر انشاء منظمة الدين العام العثماني
ORGANISATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE
التي اعادت تقة الدوائر واليوانات المالية الاوربية بالدولة العثمانية الامر
الذي شجع نفس تلك اليوانات والدوائر المالية على اعادة استغلال رؤوس
اموالها في تركيا عن طريق الاهتمام مجدداً بالمشاديع العثمانية ومن
جملتها مشروع سكة حديد بغداد .

وعلى هذا الاساس ظهرت الى الوجود من جديد عقب عام ١٨٨٠
عدة مشاديع جديدة لسكك حديدية تمتد في آسيا الصغرى ووادي
الرافدين من جملتها مشروع الفون كازاليه VON GAZALET
ومشروع تانكريد TANCRED الذي حصل في ٢٤ آذار ١٨٨٣ من

الحكومة العثمانية على اختيار لد سكة حديدية من طرابلس على البحر الأبيض المتوسط عبر حمص - حلب - حماة - وادي الفرات الى بغداد فالبصرة . على ان المشروع السالف الذكر لم يخل من بعض الاحلام السياسية فلقد اراد تانكريد ان يخرج اليهود الروس من روسيا ويوطنهم على جانبي السكة ، غير ان معارضة الحكومة العثمانية لمثل تلك الاقتراحات ووفاة تانكريد من الجهة الاخرى اديا الى قبر المشروع (١) .

أما لو اردنا الترف الى موقف الحكومة والمصالح الفرنسية اتجاه مشروع سكة حديد بغداد وفمن المستطاع القول اجمالاً بان الحكومة والمصالح البريطانية بقيت حتى حوالي عام ١٨٨٠ الاطراف الوحيدة المهتمة اهتماماً جدياً بأمر السكة وباعداد المشاريع المختلفة لانضمامها ، على ان اهتمام المصالح الفرنسية حول الموضوع ما لبث ان ظهر شيئاً فشيئاً بصورة متزايدة الاهمية فظهرت على الميدان مجموعتان من المصالح الفرنسية الى جانب الانكليز وتبنت كل واحدة من هاتين المجموعتين مشروعاً لسكة حديدية على النمو التالي :

أ - مشروع المصالح الفرنسية الانكليزية التي انشأت عام ١٨٦٣ البنك العثماني ، ذلك البنك حصل خلال سنوات قليلة فقط على نفوذ واسع النطاق في تركيا .

ب - المشروع الذي تصدم به الفون كولاس VON COLLAS وهو وسيل أحد المجموعات المالية الفرنسية .

اراعت المشاريع الفرنسية الهيئات البريطانية التي رأت فيها تهديداً مباشراً لمصالحها ، فان امكانية قيام المصالح الفرنسية بأمر انشاء السكة

(1) KARL HELFFERICH, GEORGE VON SIEMENS, EIN LEBENSBIID AUS DEUTSCHLANDS GROS-SER ZEIT P. 22. BERLIN 1923.

الى جانب حصصها الواسعة فى قناة السويس - يعنى سيطرتها على الطريق
البرى نحو الهند الامر الذى يشكل تهديداً مباشراً لمصالح وسياسة
بريطانيا فى الشرق الاوسط والهند ، فعمدت السياسة البريطانية الى ان
يقوم السير فيست كايلاارد

SIR VINCENT CAILLARD

ممثل المصالح البريطانية فى ادارة الدين العام العثماني بالاشتراك مع
السير البريطاني لدى الباب العالي فى القسطنطينية بالدفاع عن المصالح
البريطانية والسعي لمحاولة احباط المخطط الفرنسية .

والواقع ان الفرنسيين اهتموا اهتماما شديداً بأمر الحصول على
امتياز لسكة حديدية فى المنطقة ، فقد كانت لدى فرنسا استثمارات مالية
واسعة المدى فى تركيا وكانت المصالح المالية الفرنسية مهيمنة على
البنك العثماني الذى كانت الحكومة العثمانية تعتمد عليه فى الحصول على
المساعدات المالية ، بل وأخذ النفوذ المالى الفرنسي فى تركيا يتخذ شكلا
قويا بشكل اتار فلقى السلطات العثمانية نفسها وهنا يكمن السر الحقيقي
فى رفض السلطان عبد الحميد اعطاء امتيازات فرنسا حصة من مشاريع
خطوطها الحديدية فى تركيا ووادي الرافدين (١) .

يضمرب عام ١٨٨٨ من الاعوام التاريخية فى حياة السكك الحديدية
التركية ، ففى ذلك العام تم الانتهاء من تشييد الخط الحديدى الذى
يربط أوروبا باسطنبول ودخل العاصمة العثمانية فى ذلك العام أول قطار
قادم من فينا وبات السلطان عبد الحميد مشتاقاً أكثر من اى وقت مضى
لتطوير شبكة الخطوط الحديدية فى منطقة الاناضول وربط سوريا
ووادي الرافدين ببقية اجزاء الامبراطورية على ان ضعف الحالة المالية
للخزينة العثمانية كانت تدفعه دائماً نحو السعي للحصول على رؤوس
الاموال الاجنبية لتنفيذ مشاريعه فحاول عام ١٨٨٥ بواسطة الفون بروس

(1) LANGER. P. 632. SITIKI P: A-18:

للمحصول على اهتمام رؤوس الاموال الالمانية بتلك المشاريع غير انه فشل في مساهمة اقرب الى الشركة البريطانية التي كانت تقوم بادارة واستغلال خط حديد بانسا - ازميت مقترحا على الشركة مد الخط الى اغرا ثم الى بغداد عقب ذلك .

ولسبب غير واضح حتى اليوم لم يستطع السلطان عبدالحميد الحصول على نتيجة ذات بال من جراء تلك المساعي وتم الاتفاق فقط عام ١٨٨٨ على تطوير خطى سكة حديد سمرنة - ادنة وسمرنة - القنيطرة الى مسافات أبعد .

ولعل السر في عدم اظهار الانكليز اهتماما كافيا بمشروع سكة حديدية من اسطنبول الى بغداد يعود من ناحية الى طبيعة علاقاتهم السياسية مع تركيا آنذاك من جهة ولعدم ثقة رؤوس الاموال البريطانية بإمكانية الحصول على فوائد وارباح مادية كافية من جراء استغلال مثل ذلك الخط من الجهة الاخرى وكل ما اظهرته المصالح البريطانية من اهتمام كان بشكل الاعلان عن استمداها للاستمرار في مد الخط بصورة تدريجية كلما تحسنت الظروف واستندت الاحوال ذلك^(١) .

وازاء تخوف السلطان من ازدياد النفوذ الفرنسي في بلاده في حالة اعطاء امتياز السكة الى المصالح الفرنسية ومساطة المصالح البريطانية في تمويل المشروع - وعدم تقدم رؤوس الاموال الروسية بصورة جديدة للحصول على امتياز السكة بالنظر لعدم وجود فائض مادي لدى روسيا يمكنها استغلاله في مشاريع مالية كبرى خارج بلادها - اتجه السلطان

(1) TURKEY, NO 4, REPORT BY MAJOR LAW ON RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY, LONDON 1896. LANGER. PP. 632-633. HAJO HALBORN: DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI 187-1890. S. 83ff. BERLIN 1926.

عبد الحميد بصورة كلية نحو ألمانيا ، تلك الدولة الصناعية النامية والمتزايدة النفوذ والقوة في تلك الحقبة والتي كان السلطان عبد الحميد يكن لها الاحترام والتقدير ويعتبرها الدولة الاوربية الوحيدة التي لم تكن تظهر بصورة علنية الى اطماع توسعية في الامبراطورية العثمانية . وكان توجه السلطان عبد الحميد نحو ألمانيا ينحصر بالدرجة الاولى نحو استارة اهتمام الاوساط واليوانات المالية الالمانية بسكة حديد بغداد ومساندته في مدمعا^(١) .

ألمانيا وسكة حديد بغداد

يعتبر الضابط الالماني هيلموت فون مولتكه HELMUTH VON MOLTKE من اوائل الرواد الالمان في الدولة العثمانية فقد عهد اليه في نهاية الثلث الاول من القرن التاسع عشر بمهمة القيام بتدريب الجيش العثماني وتعلم اتناء اقامته في تركيا اللغة التركيبية وحينما عاد الى ألمانيا كتب عدة مقالات ومؤلفات اشار فيها الى الدولة العثمانية وشرح احوالها ولمح الى اهميتها كحقل للنشاط الالماني^(٢) .

-
- (1) MENDELSON, A. DIE GROSSE POLITIK DER EUROPAISCHEN KABINETTE, 1871-1914 BAND 14. S 3958-3963. 3975, BERLIN 1922-1927.
H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN, S. 2.

(٢) جمعت كتابات ورسائل ومؤلفات في كتاب لا غنى عن مراجعته لكل مهتم بشؤون التوسع الالماني في الدولة العثمانية في كتاب طبع في برلين عام ١٨٩٢ طبعة اصفية وله ترجمة باللغة الانكليزية :-
HELMUTH VON MOLTKE, ESSAYS, SPEECHES AND MEMORIES, 3 VOLUMES, NEW YORK 1893.

وقد ترجم كل من C. F. MCCLUMPHA والقسم الاول وبارتر C. BARTER والقسم الثاني وهرمس HERMS القسم الثالث .

ولاق تلك المقالات والمؤلفات صداها في ألمانيا وازداد نشاط الرواد والكتاب الألمان اهتماما بالدولة العثمانية وبإمكانيات التوسع فيها خصوصاً على يد بعض الكتاب كأمثال زاخاو SACHAU و——برنجر

SPRENGER وديهن (1) PAUL DEHN

وقد شجع على هذا الاتجاه الجديد نهضة الاقتصاد الألماني أثر توحيد الدويلات الألمانية وظهور الحاجة الى إيجاد أسواق تجارية جديدة لتصريف منتجات المصانع الألمانية الآخذة بالازدياد والنمو المضطرد .

ولكن لا يجب على الباحث التوسع في تفسير هذا الاتجاه ، فإن المستشار الألماني الداهية بسمارك BISMARCK بقي حتى قرب نهاية عهده لا يحبه مبدأ التطفل الألماني في الدولة العثمانية خوفاً من إثارة بريطانيا . غير أنه وافق على أي حال على إرسال بعثة عسكرية ألمانية الى تركيا عام ١٨٨٢ لغرض المساعدة على تدريب الجيش الألماني وهي البعثة التي ترأسها الجنرال كولتز VON GOLTZ والتي عرفت بأسم بعثة الفون كولتز فيما بعد .

غير أن سياسة التحفظ الألمانية حيال الامبراطورية العثمانية ما لبثت ان تغيرت بشكل جذري عقب استلام القيصصر وليم الثاني الحكم عام ١٨٨٨ واعقب استلام الامبراطور الجديد للحكم الاطاحة ببسمارك وسار القيصر الجديد منذ ايامه الاولى في سياسة ترمي الى - تحت تأثير حاجة

-
- (1) E. SACHAU, REISE IN SYRIEN UND MESOPOTAMIEN, LEIPZIG 1883; SPRINGER, BABYLONIEN, DAS REICHSTE LAND IN DER VORZEIT UND DAS LOHNENDSTE KOLONISATIONSFELD FÜR DIE GEGEN WART, HEIDELBERG 1886. PAUL DEHN, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN BEZIEHUNGEN, MUNCHEN 1884.

الاقتصاد الألماني المتنامي الأهمية - ايجاز اسواق جديدة في الشرق ودخول ألمانيا معترك التنافس التجاري والسياسي مع الدول الرأسمالية الكبرى . وقد كان القيصر وليم يجذب شخصيا فكرة التوسع الألماني في الدولة العثمانية وكان يرى في ذلك الامر تقوية للمراكز الألمانية في آسيا كلها^(١) .

قام السلطان عبد الحميد كما سبقت الإشارة اليه منذ بداية الثمانينات القرن الماضي بتوسيع الفون بروسل واحد رجال المال الألمان وهو الهر فون كاولا ALFRED VON KAULA - الذي كان موجوداً في اسطنبول للقيام بعدد من الصفقات المتعلقة ببيع السلاح الحربي - بالاتصال مع المصالح المالية الألمانية لفرض الحصول على مساندتها وتمويلها لأعمال اتسام مد سكة حديد بغداد ، فقام رجل الأعمال الألماني الهر كاولا بالاتصال بمدير البنك الألماني DIE DEUTSCHE BANK وهو الهر فون سيمنز GEORG VON SIEMENS عارضاً عليه أمر مساهمة رؤوس الأموال الألمانية في تمويل تنفيذ أعمال هذه المشاريع .

وقد رفض الفون سيمنز آنذاك عروض السلطان محتجاً بأن الموضوع خارج عن نطاق المشاريع التي يهتم بها البنك الألماني كما ورفضت تلك العروض عدد من المصالح المالية الألمانية الأخرى كذلك^(٢)

(1) H. HALBORN, DEUTSCHLAND UND DIE TURKEL, S. 83. J. C. HUREWITZ, DIPLOMACY IN THE NEAR AND THE MIDDLE EAST, VOLUME 1, P. 252, VAN NOSTRAND AND COMPANY INC. NEWYORK 1956.

(٢) سالت المصالح المالية الألمانية التي يرأسها سيمنس الحكومة الألمانية في ١٥ آب ١٨٨٨ عما اذا كانت حكومة ألمانيا مستعدة لتأييد ومساندة النشاط المالي الألماني في تركيا . وجاء رد المستشار بسمارك

وقد طابق موقف المصالح الألمانية السليبي هذا اتجاه السياسة الشرقية التي كانت تتجهها ألمانيا آنذاك ، غير ان مجيء القيصر وليسم الثاني أدى الى تغير تلك السياسة كما رأينا وادى ذلك الامر بالتالى اثاره اهتمام اليونان والمؤسسات المالية الألمانية بقضايا توظيف رؤوس اموالها فى الدولة العثمانية وزاد عدد المطالبين فى داخل ألمانيا بالاهتمام والسعي لتوظيف الاموال الألمانية فى الامبراطورية العثمانية الامر الذى أدى الى قيام البنك الألماني وديره الفون سيمنز الى اعادة النظر فى سياستهم السلبية السابقة اتجاه الدولة العثمانية والسعي نحو مباشرة الاتجاه الجديد .

وفى ٢٧ أيلول و ٢٤ تشرين الاول عام ١٨٨٨ صدرت على التوالى

على المذكرة المذكورة فى ٢ ايلول من نفس العام وكان الرد صريحا للغاية حول تلك النقطة فقد اوضح بأن الحكومة الألمانية لا يمكنها ان تضمن المشاريع والمقاولات الألمانية فى دول اجنبية . وقد كان بمقدور البنك الألماني ورئيسه فى الواقع تجنب مثل هذا الرد لو انهما اطلعا على نغوى الهامش الذى كتبه بسمارك بخط يده على تقرير تلقاه من السفير الألماني فى القسطنطينية . وفى ٣٠ تموز ١٨٨٨ كتب جوزيف فون رودفيتز VON RODWITZ سفير ألمانيا فى القسطنطينية تقريراً الى بسمارك حول موضوع المشاكل التى تتعرض لها بريطانيا وفرنسا بخصوص مصالحهما فى آسيا الصغرى والنزاع بين هاتين الكتلتين حول تلك المصالح . وجاء فى هامش بسمارك ما يلى بالحرف الواحد :-

IN DEN SACHEN WIRD UNSERE AUFGABE SEIN, DIE RIVALITAT ZWISCHEN ENGLAND UND FRANKREICH IHREN WEG GEHEN ZU LASSEN, GERADE WIE IN AGYPTE.

اى ما معناه ان واجبتنا فى مثل هذه الامور ان ندع التنافس بين انكلترا وفرنسا يسير فى سبيله تماما كما حصل فى مصر . وهكذا يظهر ان نية بسمارك لم تنصرف آنذاك الى التدخل فى قضية سكة حديد بغداد باى صورة من الصور . راجع :

HELFERICH G. VON SIEMENS. S. 27ff:

ارادتان من الباب العالي لاعطاء وجل الأعمال الالمانى القريد كاولا امتيازان اولهما يخص اعطاء الحق فى استقلال سكة حديد حيدر باشا - أزميت والثانى يتعلق بأمر اعطاء امتياز مدته تسعة وتسعين عاما لتنفيذ واستغلال سكة حديد ازميت - انقرة البالغ طولها ٤٨٥ كيلو متراً والى تم الاتفاق بين الطرفين على مدتها كما واعطت الحكومة العثمانية فى نفس الوقت ضماناً كيلو متراً مقداره عشرة فريكات وتلاثون ستيمس للكيلو متر الواحد من القسم الممتد من حيدر باشا الى ازميت ، أما بالنسبة للقسم الثانى الذى تم الاتفاق على مدته من ازميت الى انقرة فقد ضمتها الحكومة التركية بسبلغ خمسة عشرة فريكات للكيلو متر الواحد .

ودفعت المصالح الالمانية مبلغ ستة ملايين باون كنس للامتياز المعطى لها لمد سكة حديد ازميت - انقرة .

كانت الضمانات التى جاءت فى الامتيازين فى صالح الالمان بصورة تامة فقد نهضت الحكومة التركية بسد النقص فى المبالغ المتفق عليها مهما كانت الفوائد الحقيقية التى ستحصل عليها الشركة من جراء استقلال الخط (١) .

والواقع ان القون كاولا الذى حصل على الامتيازين بصورة شخصية ولصالحه كان فى الواقع يعمل لحساب البنك الالمانى فى برلين وبنك هيرتنبيرغ المتحد
WURTTEMBERG VEREINS BANK
فى شتوتكارت .

وقد أوجدت هاتان المؤسستان الماليتان الالمانيتان عقب تاريخ الحصول على الامتيازين بصفة اشهر شركة خاصة فى ٢٣ آذار ١٨٨٩ اطلق عليها أسم الشركة العثمانية لسكك حديد الاناضول -
LA SOCIETE
OTTOMAN DES CHEMINS DES FERS D'ANATOLIE

(1) CHERAD AME, LA QUESTION D'ORIENT ET LE
CHEMIN DE FER DE BAGDAD P. 21

وقد قامت الشركة من جانبها بالسعي في ألمانيا لإيجاد المبالغ الضرورية للقيام بمد السكة التي قدرت تكاليفها بما يعادل ١٤٠ مليون فرنك فرنسي آنذاك .

والى جانب الشركة العثمانية لسكك حديد الاناضول تأسس لغرض تنفيذ الامتياز كذلك بنك خاص سمي بنك سكك حديد التمسرف
BANQUE DES CHEMINS DES FER D'ORIENT

وساعدت المصالح الألمانية دور الحصول على الامتياز على العمل من أجل تحقيق المشروع وتم الانتهاء من مد سكة حديد ازميت - انقره عقب ثلاث سنوات من اعطاء الامتياز^(١) .

دخلت مشاريع سكة حديد بغداد عقب نزول الألمان الى ميدان العمل في دور التحقيق الجدى ، فقد اعقب امتياز عام ١٨٨٨ لسكة حديد ازميت - انقره امتيازات أخرى لتطويل الخط المذكور من ضمنها امتياز عام ١٨٩٣ و ١٩٠٢ و ١٩٠٣ و بزيادة النفوذ الاقتصادى الألماني في الدولة العثمانية زاد النفوذ السياسى الألماني فيها الامر الذى أخذ يهدد وبشكل واسع المصالح البريطانية فقامت السياسة البريطانية ضد مشروع السكة وزيادة النفوذ الألماني في الدولة العثمانية بل وأصبحت معارضة بريطانيا لمشروع سكة حديد بغداد وهي نهاية القرن التاسع عشر والسنوات الأولى للقرن العشرين من الزوايا الرئيسية التي تركز عليها السياسة العثمانية للحكومة البريطانية^(٢) .

(1) B. SITIK. S. 19; CHERADAME: P: 21; LANGER: P. 634. GOOCH. BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE WHE WAR. VOL. 2 LONDON 1928, BUTTERFIELD. P. 11.

(٢) يعتبر الجزء الرابع من مؤلف يونك من الحجج الرئيسية

ولم تكن بريطانيا هي الكتلة الأوروبية الوحيدة التي عارضت أو
أبدت قلقها وتخوفها إزاء زيادة النفوذ الألماني في تركيا فقد أبدت كل
من فرنسا وروسيا كذلك قلقها وتخوفها - في بادئ الأمر على الأقل -
من جراء التوسع الألماني في الإمبراطورية العثمانية .

لمراجعة الاتفاقات والامتيازات المتعاقبة التي اعطتها الحكومة العثمانية لم
مسكة حديد بغداد . راجع :
سبق ذكره . YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, VOL. 4.

الفصل الثاني

ألمانيا وامتنياز سكة حديد بغداد

.....

تم في ٢ حزيران ١٨٩٠ إيصال جزء من القسم المتمد من أزميت الى انقرة من سكة حديد الاناضول بالقسم المتمد من أزميت الى ادا بازار ADABASAR واقبت بالمناسبة حفلة حضرها علاوة عن الفون

كـاولا KAULA الدكتور جورج فون — سينر مدير

البنك الألماني والهر اوتوفون كوهلمان OTTO VON KUHLMANN

المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول وحضرها من الجانب التركي رئيس باشا مدير الاشغال العامة والقي الاخير كلمة بالمناسبة اظهر فيها مدى حماس الحكومة التركية اتجاه السكك الحديدية وقال فيها « ان رغبة الباب العالي المخلصة هي ان يتم الاستمرار في السعي بهذا العمل العظيم حتى بغداد » (١) .

يعتبر أمر الانتهاء من مد هذا القسم حدث له اهميته « فقد امت ألمانيا لنفسها عقب اتهامها من مد السكة المذكورة مهمة انجاز عمليات مد السكك الحديدية في الدولة العثمانية بعد ان استمدت كل من فرنسا وبريطانيا وبشكل واضح من ميدان تشييد السكك الحديدية في الدولة العثمانية « فقد ضمت كل من هاتين الدولتين على نفسها الفرص التي سعت لها من قبل لاجل الاخذ على عاتقها مهمة انجاز سكة حديد بغداد الامر الذي ترك الباب مفتوحا على مصراعيه أمام الألمان » .

وتم يقف السلطان عبدالحميد عند حد الحصول على التأييد الفعلي من الحكومة الألمانية لمشروع سكة حديد بغداد « بل قام بتوسيط سفيره

سبق ذكره

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 441-42.

في برلين للحصول على التأييد الرسمي من القيصر ولهم الثاني لمشروع
السكة وارسل الى السفير النماني في برلين برفقة بهذا الشأن بتاريخ
٧ تشرين الاول ١٨٩١ .

وجاء رد الامبراطور على الدعوة التركية السالفة الذكر ايجابيا
واعلن عن تأييده الرسمي للمشروع ووضعت الحكومة الالمانية بالنتيجة
نفسها وجهاً لوجه أمام بريطانيا في صراع ملوول استمر منذ ذلك الحين
وحى فجر الحرب العالمية الاولى تقريباً^(١) .

وقد يطرح في هذه المناسبة السؤال التالي : مالذي كان سيحصل
لو ان القيصر الالمانى رفض اعطاء مثل هذا التأييد ؟

ان من الصعب الاجابة على مثل هذا السؤال غير ان من المؤكد بان
المانيا كانت في مثل هذه الحالة قادرة على القيام بالكثير من اشكال المناورات
السياسية للتخلص من صراع مباشر مع بريطانيا غير ان اعطاء مثل هذا

(١) ان التطور الذي حصل في السياسة الالمانية عقب مجيء
القيصر ولهم الثاني الى الحكم ودخول ألمانيا الى معترك السياسة
الاقتصادية الدولية كان الى حد كبير نتيجة للتصنيع الهائل الذي حصل
في ألمانيا واشتداد الحاجة الى ايجاد اسواق جديدة خارج ألمانيا . ففي
أول مؤتمر الماني للوكلاء التجاريين خطب كابريلي
المستشار الالمانى في الحاضر مطالباً بتصدير المنتجات الى خارج ألمانيا
واعبر ذلك الامر في غاية الاهمية بالنسبة لألمانيا وقال ما نصه :

WIR MUSSEN EXPORTIEREN ENTWEDER WIR EX-
PORTIEREN WAREN ODER WIR EXPORTIEREN MENSCH-
HEN. MIT DIESER STEIGENDEN BEVOLKERUNG
OHNE INDUSTRIE SIND WIR NICHT IN DER LAGE WE-
ITER ZU LEBEN".

راجع :-

PETER RASSOW, DEUTSCHE GESCHICHTE, S. 575.
B. METZ LERSCHKE VERLAGS BUCH HANDLUNG, STUT-
GART 1962; G. KREBS, S. 23.

التأييد وضع الامبراطورية الالمانية ورجالها السياسيين أمام الامر الواقع وأصبح لزاماً عليهم السير في تأييد المشروع حتى النهاية .

أعلن السلطان عبدالحميد بعد ان حصل على التأييد الرسمي للقيصر الالمانى فى ٢٤ تشرين الاول ١٨٩١ بأن من أهم واجبات الحكومة هو أمر تشييد السكة وأنه ليس هناك اى وقت يمكن اضااعته خصوصاً بعد ان تم الانتهاء من مد القسم الممتد من ازميت الى انقره وأعلن السلطان عن رغبته فى ان يبقى المشروع فى ايدى المانية صرفه لعدم وجود ما يدعو الى انتظار نتائج سياسية سيئة فى مثل هذه الحالة (١) .

اثار موقف السلطان الخاص بالاتجاه نحو ألمانيا كل من بريطانيا وفرنسا اللتان راحتا تسميان الى اتخاذ شتى السبل لايقاف هذا الانجاء الممانى ، وقد حاولت جدياً فى هذه المرحلة بعض المصالح الفرنسية الحصول على امتياز القيام المشروع .

وتظهر فى هذه المرحلة الى الميدان شخصية الكابتن بيرجييه **CAPTAIN BERGER** الملحق المسكرى الفرنسى فى السفارة الفرنسية فى القسطنطينية حيث قام الملحق المذكور بنشاط واسع لاجل حصول مجموعة من المصالح الفرنسية التى يترأسها الكونت فيتالى **COUNT GEORGES VITALI** وهو أحد كبار الصناعيين الفرنسيين على امتياز مد السكة .

قام الكابتن بيرجييه لاجل التوصل الى تحقيق اهدافه بأعداد مشروع

(١) من الواضح تقريباً ان السلطان كان يلمح هنا الى ان الدول الأوروبية الاخرى كانت ترمي من جراء قيامها بالمشاريع المالية الاقتصادية فى الدولة العثمانية الى تحقيق عدد من الاطماع السياسية التى تكمن خلف هذه المشاريع . راجع :

BUTTERFIELD. P. 12; DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14, PP 443, 446-447.

٢ - سكة حديد بغداد

لسكة حديدية وطلب من الكونت فيتالي التقدم بالمشروع الى الباب العالي لطلب الحصول على امتياز لتخفيفه . وقد كان يبرجه شديد الامل في الحصول على الامتياز المذكور لما كان له من نفوذ وتأثير شخصي عند السلطان عبدالحميد ، كما وقام السفير الفرنسي في القسطنطينية من جانبه بالسعي للحصول على ذلك الامتياز لمواطنه الكونت فيتالي (١) .

غير ان فيتالي الذي كانت له علاقات مالية مع شركة الاناضول للسكك الحديدية لم يكن منحساً للمشروع كما وانه خشي الدخول الى المعركة بثروته الشخصية ولم تبار حجة حول المشروع بعد ان سحب الطلب للحصول على الامتياز .

ان الباحث يجد في الواقع بان ثلاث مجموعات من المصالح المالية تقدم عقب ذلك التاريخ للحصول على امتيازات للسكك الحديدية في الدولة العثمانية الاولى منها المانية على رأسها الفون كاولا وكانت هذه المجموعة تقوم بالتفاوض مباشرة مع السلطان . أما المجموعة الثانية فهي فرنسية وعلى رأسها المسيو بلجيان BELGIAN والتي كانت تسعى للحصول على امتياز لمفة سكة حديدية من اسكشهر حتى قونية ، وكانت المجموعة الثالثة بريطانية على رأسها أحمد كبار رجال صناعة السكك الحديدية في بريطانيا وهو المسيو ستانفورد STANFORD وكانت خطة هذه المجموعة تقوم على أساس تشييد خط للسكة الحديدية من مناجم الفحم على البحر الاسود الى اثرة على ان تدرس كذلك امكانية تمديد الخط المذكور نحو الخليج العربي (٢) .

على ان المجموعتين الفرنسية والبريطانية لم تستطعا التقدم شوطاً بعيداً في تحقيق مشاريعهما لعدم ثقة السلطان عبدالحميد بنوايا بلديهما اتجاه الدولة العثمانية ولرغبته في إعطاء الامتياز الى الشركات الألمانية .

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. P. 444.

(٢) المصدر السابق صفحة ٤٤٧ وما بعدها . نفس الجزء .

أدت محاولات السفير البريطاني في القسطنطينية ، تلك المحاولات المتعددة الاشكال والصور والرامية كلها الى استبعاد ألمانيا من الميدان في نهاية عام ١٨٩٢ وبداية عام ١٨٩٣ ، أدت تلك المحاولات الى اثارة أزمة لها أهميتها بين ألمانيا وبريطانيا ، ففي نهاية كانون الاول ١٨٩٢ ابلغ السفير البريطاني في القسطنطينية وهو السير كلارفورد **SIR CLARFORD** السلطان عبد الحميد بأن من المستحسن ان يتمتع السلطان عن اتخاذ قرار نهائي بشأن السكة الى ان يستشف رأي الحكومة البريطانية بذلك الصدد ، وهدد بأن اعطاء الامتياز مباشرة سير ضجة الرأي العام البريطاني في لندن ضد تركيا (١) .

وصلت اخبار تصرفات السفير البريطاني في القسطنطينية الى الدوائر الألمانية في برلين في ٦ كانون الثاني ١٨٩٣ وأحدثت على الفور ضجة عنيفة لدى الاوساط الحكومية الألمانية وقام البارون مرشال **BARON MARSCHELL VON BIEBERSTEIN** وزير الخارجية الألمانية باستدعاء السير ادورد مالبة **SIR EDWARD MALET** سفير بريطانيا في برلين واحتج لديه بأن السير كلارفورد سفير بريطانيا في القسطنطينية قد حول قضية مالية صغيرة الى قضية سياسية هامة كما وبين مارشال للسفير البريطاني بأن الاحتجاج البريطاني الذي قدمه السفير كلارفورد للسلطان عبد الحميد في القسطنطينية لم يكن مخلاً بالاداب فحسب بل انه عمل بخلو من الصداقة اتجاه ألمانيا . وذكر مارشال السفير

(1) J. ALDEN NICHOLAS. GERMANY AFTER BISMARCK, THE CAPRIVI AREA 1890-1914. HARVARD UNIVERSITY PRESS, CAMBRIDGE, MASSACHUSSETTS 1958; BUTTERFIELD. P. 13, DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 451-52; F. H. HINSLEY. THE NEW CAMBRIDGE HISTORY, VOL. 2 P. 591. CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS 1962.

البريطاني بان ألمانيا بقيت تحترم حتى ذلك الوقت المصالح البريطانية في الشرق الأوسط ولكن اذا ما ارادت بريطانيا تهديد المصالح الألمانية في المنطقة فإن ألمانيا ستقوم بالنظر مجدداً في كامل سياستها اتجاه بريطانيا ، بل وطالما ان السلطان عبدالحميد قد اثار الاحتمام الشخصي لقيصر ألمانيا في هذا المشروع فإن المطالبة بالقضاء الامتياز يعتبر اهانة شخصية للقيصر نفسه .

وقام مارشال بارسال مثل هذا الاحتجاج الشديد الملهجة الى الكونت هانزفيلدت **COUNT HAZFELDT** السفير الألماني في بريطانيا وطلب منه ابصالة الى اللورد روزبري **LORD ROSEBERY** وزير الخارجية البريطانية ، كما وقام في نفس الوقت وبدون انتظار رد وزير الخارجية البريطانية على الاحتجاج الألماني بإرسال برقية الى القنصل الألماني في القاهرة يطالبه فيها ان يعلن عن القاء موافقة ألمانيا اتجاه طلب بريطانيا من ألمانيا الموافقة على تطوير الجيش المصري وزيادة عدد افرادهم ، بل وبلغ به الامر الى التهديد بالقضاء كل التأييد الألماني للسياسة البريطانية في مصر (١) .

والواقع ان التهديد الألماني لم يكن بلا مغزى ، فان الموافقة الألمانية على زيادة عدد افراد الجيش المصري كانت لها اهميتها في بريطانيا طالما ان فرنسا رفضت اعطاء مثل تلك الموافقة وارسل اللورد كرومر **LORD CROMER** عقب التهديد الألماني مباشرة برقية من القاهرة الى اللورد روزبري يؤكد فيها على اهمية التعاون البريطاني - الألماني في ذلك المجال .

اعطت الاحتجاجات والتهديدات التي اثارها ألمانيا بشأن موقف السفير البريطاني السليبي في القسطنطينية ثمارها بالنسبة لألمانيا ، فقام اللورد روزبري في ٩ كانون الثاني بإرسال برقية الى حكومة برلين يعلن فيها

(1) W. LANGER. THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM. P. 635.

بأن بريطانيا ليست لديها أية تهديد المصالح الألمانية في تركيا وأن
الخط الحديدي من أزميت إلى قونية قد أعطى امتيازاً إلى ألمانيا في الوقت
المناسب ، وجاء في البرقية ما نصه :-

“HER MAJESTY'S GOVERNMENT HAD NO DESIRE
TO TAKE ANY STEP INAMICAL TO GERMAN INFLU-
ENCE OR INTEREST IN CONSTANTINOPLE”.

كما وانه ارسل في ٢٢ شباط ١٨٩٣ برقية الى السير كلارفورد في
القسطنطينية يطالبه فيها ان يقلل ما في وسعه لابقاق ضغط بعض المصالح
المالية البريطانية التي كانت ترغب في عدم حصول الفون كاولا على الامتياز
الذي كان يريد (١) .

يعتبر التهديد الذي تقدم به مارشال وزير الخارجية الألماني امراً له
أهمية في قضية سكة حديد بغداد ، فان تهديده القوي اظهر لبريطانيا
مقدار القوة الحقيقية لألمانيا ، بل ان تصرف مارشال الانفرادي بالابواب
الى القنصل الألماني في القاهرة مطالباً اياه بالتناء الموافقة الألمانية على تسليح
الجيش المصري وتطويره بدون انتظار جواب الحكومة البريطانية على
برقيته الاحتجاجية أدى الى تغيير وجهة النظر البريطانية في تحديد مقدار
الصدقة الفعلية التي تكفلها ألمانيا بالنسبة لبريطانيا وقد ترك ذلك التصرف
أثره الشخصي في نفية اللورد روزبري وزير الخارجية البريطاني
واعبر ذلك التصرف من قبل بعض افراد الحكومة البريطانية ودوائر
وزارة خارجيتها كتصرف يمس الكرامة الوطنية البريطانية .

ولم يكن هذا الامر فقط هو المفزى الوحيد لتهديد مارشال ، فان
التهديد بعد ذاته كان تحدياً صريحاً لموقف الحكومة الألمانية وسياستها

(1) CARNOCH, ARTHUR NICOLSON, P. 96. NEW
YORK-HOUGHTON, MILLFLIN CO., NEW YORK
1930.

في تركيا ، فللمرة الاولى تقوم حكومة برلين تحت تأثير المصالح الالمانية في الشرق بالدفاع عن تلك المصالح بصورة سياسية ايجابية(١) .

وهكذا نجد بأن قوة الاقتصاد القومي الالمانى أخذت تتخطى الحدود الوضعية لمفاهيم بسمارك السياسية الخاصة بعدم الاحتكاك مع بريطانيا في الشرق(٢) .

على ان المعارضة البريطانية لم تكن المعارضة الوحيدة للمشاريع الالمانية في تلك الفترة فقد أخبر رجب بك - احد كبار رجالات الباب العالي - الهر رادولان RADOLIN السفير الالمانى في القسطنطينية

-
- (1) E. T. S. DUGDALE. GERMAN DIPLOMATIC DOCUMENTS. 187-1914, VOL. 4. PP. 180-183, 279-280. LONDON 1928-TRANSLATION OF DIE GROSSE POLITIK; J. B. WOLF. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILROAD. PP. 12-18. UNIVERSITY OF MISSOURI STUDIES X1. 1936.

(٢) يفسر هذا الموقف المتصلب الذى اتخذته الحكومة الالمانية في برلين على اساس انه نتيجة من نتائج زيادة رصيدها وقوتها الدولية نظراً للظروف المناسبة آنذاك . فقد أدى تغير الحكومة البريطانية عام ١٨٩٠ والإطاحة بحكومة اللورد سالسبورى ، الى جعل المانيا تحتل محل الصدارة في العلاقات الاوربية . ذلك لان فضائح قناة بناما في فرنسا اظهرت أمام قبصر المانيا مدى ضعف وفساد الجمهورية الفرنسية . ومن الناحية الثانية فان التقارب الالمانى - الروسى آنذاك أدى الى جعل بريطانيا في موقف انعزالى تام في وقت أخذت فيه بريطانيا تدخل اكثر فأكثر مع روسيا وفرنسا في خلافات تخص مشاكل كل ما وراء البحار . وهكذا فان حكومة المستشار كابرقي في برلين كانت آنذاك في احسن واقوى مركز لكي تقف في مركز ثقل الميزان بين روسيا وانكلترا .

- راجع :-
J. ALDEN NICHOLAS. GERMANY AFTER BISM-ARK. P. 233.

بأن السير فينت SIR E. VINCENT مدير البنك العثماني أخبره ان الأخير (فينت) سوف يفعل كل ما في استطاعته لمناهضة المشروع الألماني وعلاوة عن ذلك فقد أخبر رجب باشا نفس السفير الألماني بأن الإنكليز قد طلبوا بالحاح من الحكومة العثمانية اعطائهم امتياز لمسكة حديدية نحو قونية مع الحق في تمديدها الى الخليج العربي فيما بعد وان الإنكليز حددوا بالقيام بمناورات بحرية أمام الشواطئ التركية للحصول على بتفاهم^(١) .

ازداد النفوذ الألماني في الدولة العثمانية زيادة كبرى بعد تعيين الفون مارشال وزير الخارجية الألمانية السابق كسفير لبرلين في القسطنطينية ، وكان مارشال من المعارضين لفكرة اشراك رؤوس اموال أجنبية جنباً الى جنب مع رؤوس الاموال الألمانية في بناء سكة حديد بغداد ويتضح هذا الامر من تصريح له في نيسان ١٨٩٨ قال فيه : ان من غير المرغوب فيه اشراك رؤوس الاموال الأجنبية في المشروع نظراً لان ذلك يفقد ثقة السلطان لاعتقاده بأن ذلك سيزيد من نفوذ اعدائه في بلاده . . ودافع مارشال في نفس الوقت عن ثلاث نقاط اساسية :-

- ١ - البدء حالا بالاعمال التمهيدية لتمديد السكة من اقرة الى القيصيرية .
- ٢ - ان تقوم شركة سكة حديد الاناضول ببناء السكة لوحدها فقط بدون اشراك رؤوس اموال أجنبية .
- ٣ - ان تقوم شركة سكة حديد الاناضول عقب اتمام السكة باتشاء شركة ملاحية نهريّة تقوم بارتياح نهري دجلة والفرات ، وانشاء مارشال

(1) J. WOLF. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILWAY. P. 12-18. DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 455-68:

في نفس الوقت الى ان ذلك الامر سوف يلافي ترحياً وتأيسداً من السلطان^(١) .

غير ان مارشال لم يشر في اقواله السالفة الذكر الى كيفية انتهاء نشاط شركة لنج البريطانية للملاحة النهرية في وادي الرافدين ، تلك الشركة التي كانت قد حصلت - كما سبق الاشارة اليه - على امتياز من الباب العالي لاجل مزاوله أعمال النقل النهرى في نهري دجلة والفرات .

صدرت في ٢٩ كانون الثانى ١٨٩٩ ارادة من السلطان عبد الحميد تفصى باعطاء شركة سكة حديد الاناضول امتياز لبناء ميناء حيدر باشا . وقد أكدت ارادة ثانية صدرت في ٢٣ آذار من نفس العام على محتويات الارادة الاولى واشارت تلك الارادة الى ان الهر زاندر ZANDLER رئيس شركة سكة حديد الاناضول قد وقع الامتياز من جانب الشركة وان وزير الاشغال المئمانى قد وقع من الجانب الآخر .

ونص الامتياز على واجب الشركة في انشاء الميناء وبقيّة المحققات الضرورية فيه ونص على حق الحكومة في شراء حق استغلال الميناء من الشركة ، ولكن الشرط الاخير وضع تحت تحفظ جاء في احدى فقرات الامتياز ورد فيه ان حق الحكومة في الشراء لا يمكن تفيذه ألا اذا اشترت الحكومة شركة سكة حديد الاناضول بكاملها^(٢) .

ولعدم وجود أى امكانية مادية حقيقية لدى الحكومة العثمانية تؤهلها امكانية شراء سكة حديد الاناضول ، فإن التحفظ المذكور جاء في الواقع في صالح ألمانيا خصوصاً وان أعمال ومصالح الشركة كانت في توسع وانتشار مضطرد .

قدم الاعلان عن اعطاء الامتياز الاخير فرصة للمسيو كونستانس

(1) DIE G. P. PP. 473-474. VOL 14.

(٢) المصدر السابق . الجزء الرابع عشر . ص ٤٧٧ - ٤٧٨ .

G. CONSTANS السفير الفرنسي في القسطنطينية لكي يظهر من جديد مقدار رغبة فرنسا الاكيدة آنذاك في ابعاد النفوذ الالماني من تركيا من جهة ومقدار عدم ميالاتها برغبات وحرية الحكومة العثمانية في التصرف بممتلكاتها وارضها ، فقد ارسل السفير المذكور عقب الاعلان عن اعطاء الامتياز مباشرة مذكرة الى الحكومة العثمانية ذكر فيها ان الحكومة الفرنسية تعتبر الحكومة العثمانية مسؤولة عن أى ضرر يصيب الشركة الفرنسية التي كانت تقوم بمزاولة نشاطها في ميناء حيدر باشا آنذاك من جراء اعطاء الامتياز الى الالماني (١) .

وتعتبر هذه المذكرة كمودج لصور التدخل الاجنبي السافر في شؤون الدولة العثمانية وكخير دليل على مقدار عدم احترام الدول الكبرى لسيادة الدولة العثمانية . غير ان تلك المذكرة لم تعط أى نتيجة تذكر ولم ترحزح الحكومة العثمانية عن موقفها السابق الخاص باعطاء الالماني امتياز ميناء حيدر باشا .

والظاهر ان المنيو كونستانس لم يتصرف عندما بعث بمذكرته بموجب تعليمات تلقاها من حكومته أو ان الحكومة الفرنسية قد غيرت موقفها بعد ذلك التاريخ بفترة وجيزة ، ففي نيسان ١٨٩٩ اجتمع السفير الفرنسي المذكور بالفون مارشال السفير الالماني وابلغه بأن من غير المناسب لكل من فرنسا وألمانيا اتباع سياسات اقتصادية متعارضة في آسيا الصغرى وان من الاصلح لكلاهما اتباع سياسة متجانسة مبنية على أساس اتفاق بين الطرفين حول تلك المنطقة (٢) .

يستطيع الانسان القول ان موقف فرنسا الاخير كانت له مبرراته فبدلا من موقفها المتصلب الاول نجدها تحول عن ذلك الموقف على حين

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٧٣ - ٤٧٤ .

(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٨٢ - ٤٨٨ .

غرة وتلجأ الى سياسة المصالحة والحلول الوسط ، ويمكن ان يبرر هذا التحول بكونه نتيجة من نتائج تغير الموقف الدولي في غير صالح فرنسا ، فلم تكن فرنسا في ذلك الحين على اتفاق مع بريطانيا بسبب حادثة فاشودا ولم يكن لديها من الناحية الواقعية أى حلفاء أو اصدقاء آخرون في أوروبا . وهكذا رأيت ان من مصلحتها محاولة التقرب الى ألمانيا وعدم اعتراض طريق المصالح الاقتصادية لألمانيا في الامبراطورية النمساوية .

وكان رد الفعل الألماني على محاولة التقرب الفرنسي ايجابياً ، ففي ١٨٩٩ ابرق الهريلو BULOW وزير الخارجية الألماني الى الفون مارشال في القسطنطينية يبلغه ان يخبر السفير الفرنسي - فيما لو تقدم الاخير باى عروض جديدة - ان الحكومة الألمانية مستعدة ومشوقة للتعاون مع تركيا الى اقصى حد ممكن (١) .

ولو تركنا هذا الصلح الظاهري بين ألمانيا وفرنسا ونظرنا الى الافق البعيد لوجدنا ان غيوم المعارضة ضد المشاريع الألمانية أخذت تتجمع في الافق الشرقي فيما وراء الحدود الروسية كرد فعل على زيادة النفوذ الألماني في الامبراطورية النمساوية ، ففي ٥ كانون الاول ١٨٩٦ اتخذ مجلس الوزراء الروسى قراراً يقضي بضم المضائق الى روسيا في أقرب فرصة سانحة . وفي ٩ كانون الاول وقع فيصر روسيا على القرار المذكور وكان القرار جريئاً وصريحاً وله أهميته الواضحة .

وبالرغم من الاعلان عن بطلان القرار السالف الذكر بعد فترة من الزمن من اصداره . فإن محتوياته كانت لها أهميتها الواضحة كما ذكرنا ، اذ جاءت تلك المحتويات معبرة عن الرغبات والخطط الحقيقية لروسيا في تلك المنطقة ، ولم يكن مستغرباً ان تظهر روسيا معارضتها

(١) المصدر السابق - نفس الجزء - ص ٤٨٤ - ٤٨٥ .

للمخطط والمشاريع الألمانية في الامبراطورية العثمانية ، فبعد الاعلان عن امتياز بناء ميناء حيدر باشا ابلغ الميو ساكين **OSTEN SAKEN** سفير روسيا في ألمانيا الهر فون بيلو وزير الخارجية الألماني بأن امتياز بناء ميناء حيدر باشا هو أمر من شأنه افلاق الحكومة الروسية لان الحكومة الروسية تعتبر الميناء أمراً ضروريا بالنسبة لها .

ورد بيلو على المذكرة الروسية بأن ألمانيا تتبع في تركيا سياسة اقتصادية بحته وليس في تبها الوقوف أمام روسيا هناك . وفي نفس ذلك الوقت ابلغ سفير روسيا في القسطنطينية السفير الألماني هناك ان هناك احتمالات في ان تؤدي زيادة المصالح التجارية الألمانية في تركيا الى اثاره المصالح السياسية الألمانية في المنطقة الامر الذي سيؤدي الى حصول التصادم بين دولتيهما .

والظاهر مما مر ذكره ان روسيا كانت ساعية في ذلك الوقت للتفاهم مع ألمانيا حول آيا الصغرى ، بل ومن المحتمل كذلك ان روسيا كانت تتوقع الحصول على تأييد ألمانيا للاطماع الروسية في شمال وشرق تركيا مقابل اعطاء تأييدها للسياسة الألمانية الخاصة بسكة حديد بغداد . وقد شعر الدبلوماسيون الألمان بأن في ذلك الامر فرصة قوية لعزل فرنسا وهناك تصريح بهذا الخصوص للسفير هاتزفيلد **HATZFELD** السفير الألماني في لندن يقول فيه بأن من واجب ألمانيا المطالبة بالوجود الروسي في تركيا كتمن للتفاهم معها^(١) .

وعلى أي حال من الاحوال فإن الدبلوماسية الروسية كانت تعمل آنذاك في ان تأخذ ألمانيا زمام المبادرة في التفاهم مع روسيا حول الموضوع محتجة بأن مورفيو **MURVIEW** وزير الخارجية الروسي

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٥٣٣ - ٥٣٤
٥٤٣ - ٥٤٥ .

كان شديد الغيرة من أى تطامح يقوم به شخص غيره » ولهذا السبب فإنه لم يكن مرتاحاً لفكرة البَدْء بالدخول بمفاوضات مع الهر رادولان RADOLIN السفير الألماني الجديد في سانت بطرسبورغ حول تلك المسألة^(١) .

وكانت ألمانيا مستعدة لقبول هذا الشرط وبلغ ساكين سفير روسيا في ألمانيا ان الأخيرة مستعدة للدخول في مفاوضات مع روسيا على أساس الاعتراف بالوضع الروسي الخاص في آسيا الصغرى فيما لو قامت روسيا بالاعتراف بالحدود الوضعية لألمانيا آنذاك وبعبارة أخرى ان ألمانيا كانت مستعدة للتفاهم مع روسيا حول الاطماع الروسية في آسيا الصغرى مقابل اعتراف روسيا بالسيطرة الألمانية على الالزاس واللوردين وضمان روسيا لتلك الاراضي في حالة اعتداء فرنسي عليها .

جاء جواب وزير الخارجية الروسية على المقترحات الألمانية يعطي دليلاً على الكيفية والعقلية التي كانت مهيمنة على دبلوماسيتها الفردية آنذاك والمغلفة بعدم احترام الدولة المتساوية والتسابق الى اقتسامها فقد جاء الرد قائلاً ان سفرة القصر الألماني وليهام الثاني الى الشرق الاوسط - تمت تلك السفرة عام ١٨٩٨ - فقد اعطت طابعاً سياسياً لكل أنواع النشاط الألماني في المنطقة وعلى ذلك ليس بالامكان القيام بأى شئ فيما لو لم تقم ألمانيا بوعد القسطنطينية نفسها لروسيا^(٢) .

والواقع ان تلك المفاوضات لم تعطي نتائج ايجابية لعدم ملائمة الوقت لروسيا لضرب حليفها فرنسا ووجدت روسيا في أمر مساعدة ضابطين ألمانيين في المناورات الحربية التركية على الحدود الروسية عام ١٨٩٩ حجة للاحتجاج لدى ألمانيا وبالرغم من تفاهة هذه الحجة فقد

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٥٢٦ - ٥٢٨ .

(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٥٢٩ - ٥٣٤ .

تمكنت بها روسيا للتخلص من قضية التفاهم مع ألمانيا وإيقاف المفاوضات بينهما .

وهكذا فشلت المفاوضات الألمانية الروسية حول أمر التفاهم على سكة حديد بغداد ومرت فترة تقرب العشرة سنوات على ذلك التاريخ الى ان تم التفاهم نهائياً حول الموضوع بين البلدين (١) .

وبالرغم من هذه المزعجات فقد كان الجو ملائماً بالنسبة لألمانيا لاجل عقد معاهدة مع تركيا تطلق بأمر مد سكة حديد بغداد ، ذلك لان بريطانيا بالرغم من تخوفها المتزايد من أمر زيادة النفوذ الألماني في تركيا فإنها كانت لا تظهر معارضة قوية لأمر زيادة النفوذ التجاري الألماني في تلك المنطقة ورغبة منها في جعل ذلك النفوذ كحاجز أمام الاطماع الروسية الرامية الى التوسع نحو الجنوب والوصول الى المياه الدافئة ، أما فرنسا فإنها لم تمد عقب خذلانها في واقعة فانتودا ، تحير من الدول الأوروبية الكبرى التي يحسب لها حسابها الهام في الدبلوماسية المولوية ، وأما روسيا فإنها بالرغم من عدم تأييدها للمشروع ، فلم يكن لديها التأييد الدبلوماسي والوسائل المادية الكافية لمعارضة انشاء السكة بصورة جديدة .

وهكذا فإن سياسة دول حلف الوفاق الأوروبية (فرنسا وانكلترا وروسيا) لم تكن متجانسة فيما بينها بالنسبة الى مشروع السكة ، ولو كان ذلك الحلف حقيقة واقعة وقويّاً لاستطاع بجداته إيقاف التوسع الألماني

(١) صرح الهر بيلو وزير الخارجية الألمانية في تشرين الثاني ١٨٩٩ ان روسيا بالرغم من وفاءها لحلف الوفاق الذي وقعته مع فرنسا فإنها كانت مستعدة للتفاهم مع ألمانيا واضاف بأن روسيا سوف تتحقق كل تأكيد بأن سكة حديد بغداد الألمانية هي في صالح التجارة الروسية بخلاف الحال فيما لو كانت تلك السكة بأيدي بريطانية لانها ستكون خطراً آنذاك على التجارة الروسية . راجع :-

ومنع تركيا من اعطاء امتياز السكة الى المصالح الالمانية^(١) .
 وقع في ٥ مايس ١٨٩٩ على اتفاق التعاون بين البنك الالمانى من
 جهة والبنك العثمانى من الجهة الاخرى ، وكانت شركة سكة حديد
 الاناضول تقف الى جانب الطرف الاول فى الاتفاق فى حين ان مدير
 ادارة السكك الحديدية العثمانية كان يقف الى جانب الطرف الثانى .
 وبموجب الاتفاق حصل التفاهم حول ادارة سكة حديد سمرنة - القصبة
 وعلى تمديد الخط نحو بغداد والبصرة وحصل البنك الالمانى على ٦٠٪
 من اسهم الاتفاق فى الحين الذى ذهبت فيه البقية (٤٠٪) الى البنك
 العثمانى^(٢) .

ولم تغوث المصالح الالمانية الفرصة المؤاتية للتقدم فى مساعيها بشأن
 الحصول على امتياز مد السكة وقام الهر زاندر ZANDER
 رئيس سكة حديد الاناضول فى ٢٩ مايس ١٨٩٩ بسمى لدى الحكومة
 التركية لاجل الحصول على الامتياز لمد السكة من فونية الى بغداد وكانت
 نتيجة مساء ايجابية بالرغم من حصول بعض المعارضة من جانب بريطانيا
 واتارة بعض الصعوبات الاخرى .

فقد ابلغ المتر اوكونر O'CONNOR السفير البريطانى فى
 القسطنطينية الفون مارشال السفير الالمانى بأن الطريق الوحيد لتفادى
 عدم التفاهم حول الموضوع يكمن فى اعطاء المصالح البريطانية حصتها
 فى الاتفاق الالمانى - الفرنسى حول سكة الحديد كما وان عزت بك
 السكرتير الثانى للسلطان عبدالحميد صرح من جانبه بان عدد من أعضاء
 الحكومة التركية كانوا معارضين للمشروع .
 والى جانب ما فات قد اشاعت بعض الدوائر الروسية متسلة الى

(1) BUTTERFIELD. P. 16.

(2) D. III P. VOL: 14: PP: 485-486:

بعض تصرفات وأقوال الهر مورجان MORGAN الملحق المسمى
الالمانى فى القسطنطينية بأن فى نية ألمانيا تحقيق بعض الاطماع الاستعمارية
فى تركيا .

وتفصيل حادثة مورجان ان الملحق المذكور قام فى آذار ١٨٩٩
بالدفاع عن رأى قائل بأن من واجب ألمانيا وضع وادى الرافدين تحت
منطقة نفوذها التام وان تقوم ألمانيا عقب ذلك بالاصرار على انشاء شركة
ملاحة فى نهري دجلة والفرات .

ولما كانت هذه الاهداف بعيدة عن الاطماع الاقتصادية التى كانت
ألمانيا تعلن عن السعى لتحقيقها فى المنطقة بالإضافة الى ان من شأن مثل
هذه الآراء إثارة بريطانيا وتشديد مقاومتها للتوسع الالمانى فى منطقة الشرق
الوسط ، فقد قام الهر فون سيجنز رئيس البنك الالمانى بالاعلان عن
معارضته لمشاريع مورجان وايدى فى موقفه الأخير الفون بيلو وزير خارجية
ألمانيا الذى نصح القيصر بالسير فى طريق انشاء سكة حديد بغداد
فقط^(١) .

وقد دارت الاحاديث بشأن السكة المذكورة بين ألمانيا وبريطانيا عند
زيارة القيصر الالمانى لبريطانيا عام ١٨٩٩ ، فقد حاولت ألمانيا كسب جانب
بريطانيا والحصول على تعاونها معها لانشاء السكة وفعلوا اخبر تشمبرلن
CHAMBERLAIN القيصر الالمانى بأن الحكومة البريطانية ترغب
فى الاخرى فى التعاون مع ألمانيا فى تلك البقعة من آسيا ، غير ان تلك
المحاولات لم تعطى أى نتائج أخرى^(٢) .

(1) A. S. JERAUSSALIMSKI, DIE AUSSENPOLITIK
UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN
IMPERIALISMUS, S. 886.

;DIE G. P. VOL. 14: S: 474-776:

(2) G. P. GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN
DIPLOMACY, PP. 23-9.

كما وسارع الفون مارشال سفير ألمانيا لدى الباب العالي الى التصريح قائلاً بأنه موجود في القسطنطينية من أجل توسيع المصالح التجارية الألمانية وليس المصالح السياسية منها^(١) .

وبناء على ما سبق فقد سعت الدبلوماسية الألمانية جاهدة للتعاون مع الفون زاندير رئيس شركة سكة حديد الأناضول لوضع مقترحات أمام السلطان عبد الحميد تتعلق بسكة حديد بغداد وتتلخص تلك المقترحات في نقطتين أساسيتين :-

١ - ان شركة سكة حديد الأناضول تضمن بناء سكة حديدية تمتد من فونية الى البصرة عن طريق بغداد خلال ثمانية سنوات من الاتفاق معها .

٢ - ان تقوم الشركة بانهاء الدراسات الفنية الخاصة خلال مدة عام واحد من توقيع الاتفاق على مد الخط المذكور مع الحكومة العثمانية .
غير ان عبد الحميد كعادته أمام المواقف التي يتطلب اتخاذ قرار حاسم بشأنها أخذ يشدد في اعطاء موافقته على المقترحات الألمانية محتجاً بالخوف من انكلترا وروسيا وعدم مقدرة الباب العالي المادية أمام الكفاح .
وقام الفون مارشال من جانبه بكل براعة وذكاء بتهديد السلطان وطمأنته ووضع حد لمخاوفه ، وأصبح أمراً ظاهراً عقب ذلك للرأى العام الألماني والاوربي ان المصالح الألمانية على أبواب عقد صفقة للحصول على امتياز سكة حديد بغداد مما سيطيحها نصراً تجارياً ودبلوماسياً في الامبراطورية العثمانية لا يمكن الاستهانة بقيمتها^(٢) .

ووقع في ٢٣ كانون الاول ١٨٩٩ على اتفاق اولي حول سكة حديد بغداد بين الحكومة التركية والمصالح المالية الألمانية اعطى بموجبه لتلك المصالح الحق في مد السكة .

(1) WILLE, MEN AROUND THE KAISER, P. 140.
INDIANAPOLIS 1914.

(2) D. G. P. VOL: 14: PP: 474-476;

زيارة القيصر الألماني للشرق

هناك الى جانب العوامل والمناورات التجارية والدبلوماسية التي مر شرحها والتي أدت بتبجحها الى حصول الألمان على امتياز سكة حديد بغداد ، هناك الى جانب تلك العوامل عاملاً آخرًا وهاماً وهو زيارة القيصر وليم الى الشرق في نهاية عام ١٨٩٨ ، ففي هذه الزيارة زار القيصر الألماني علاوة عن تركيا الأراضي المقدسة وسوريا وساعدت زيارته على ان يقفز النفوذ الألماني قفزة عالية نحو الامام وعلى تهيئة الجو النفسي المناسب لدى السلطان عبدالحميد لقبول اعطاء المصالح الألمانية امتياز السكة .

والواقع ان القيصر سبق له وان زار الامبراطورية العثمانية عام ١٨٨٩ وبقي في القسطنطينية برهة من الزمن اجتمع خلالها بالسلطان عبدالحميد الذي عرض عليه فكرة امكانية المساهمة الألمانية في مشاريع السكك الحديدية في تركيا .

غير ان زيارة القيصر الاولى لتركيا لم تكن بذات بل لان المستشار الألماني بسمارك كان آنذاك ضد فكرة المساهمة الألمانية في تطوير تركيا واستغلال رؤوس الأموال الألمانية فيها لعدم رغبته - كما مر ذكره - في اثارة انكلترا وروسيا والدخول في مضرك السياسة الدولية الاستعمارية بل وان بسمارك حاول في البداية ان يقنع القيصر الشاب بالمدول عن فكرة الزيارة نفسها والغاءها غير انه فشل في مساعده (١) .

(١) كتب بسمارك في مذكرة الى وزارة الخارجية البريطانية يحاول فيها التخفيف من أهمية الزيارة لتركيا وطمئنة بريطانيا حولها . وجاء في المذكرة ما نصه :

"AS TO THE APPROACHING JOURNEY OF THE KAISER TO THE ORIENT, I SAID THAT THE REASON FOR THE VISIT TO CONSTANTINOPLE LAY ONLY IN

←←←

م - ٤ سكة حديد بغداد

وزار القصر في زيارته الثانية للشرق القسطنطينية والقدس ودمشق واجتمع خلال اقامته في الاراضي المقدسة بالمهاجرين الالمان الذي استقروا في يافا وحيفا منذ القرن السابع عشر (١٨٦٨) وخطب فيهم محاولا اثارة روح النمرة القومية الالمانية عندهم من جديد .

وفي اثناء اقامته في دمشق قام بالقامخطبة التاريخية المعروفة في ٨ تشرين الاول ١٨٩٨ وقال فيها بمد ان شكر الحاضرين على الاستقبال والحفاوة التي قوبل بها هو والقصرة زوجته في دمشق وبقية المدن ، يعلم السلطان عبدالحميد ومن خلفه الثلاثمائة مليون مسلم المنتشرون في انحاء الارض بان قصر ألمانيا هو صديقهم في كل وقت (١) .

احدثت زيارة القصر وخطبته في دمشق ضجة كبرى في أوروبا وتناولتها الصحافة الاوربية بالنقد والتحليل وثنى التفسيرات بصورة كبيرة

THE WISH OF OUR MAJESTIES NOT TO COME HOME FROM ATHENS WITHOUT HAVING SEEN CONSTANTINOPLE. GERMANY HAD NO POLITICAL INTEREST IN THE BLACK SEA AND THE MEDITERRANEAN; AND IT WAS ACCORDINGLY IMPOSSIBLE THAT THE VISIT OF OUR MAJESTIES SHOULD TAKE ON POLITICAL COMPLEXIONS. THE ADMISSION OF TURKEY TO THE TRIPLE ALLIANCE WAS NOT POSSIBLE FOR US; WE CAN NOT LAY ON THE GERMAN PEOPLE THE OBLIGATION TO FIGHT RUSSIA FOR THE FUTURE OF BAGHDAD".

راجع :

D. G. P. VOL: 6: PP: 360-361

(١) لاجل الإطلاع على نص الخطبة راجع :

DR. JOHANNES HOLFELD, DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK VON 1848 BIS ZUR GEGENWART, BAND 2. S. 102. DOKUMENT 45, BERLIN 1952; THE NEW CAMBRIDGE HISTORY. P. 591.

واهتمت بها الاوساط الدبلوماسية الغربية أشد الاهتمام ورأت فيها بادرة عهد جديد في العلاقات الألمانية - العثمانية = وكانت فرنسا وبريطانيا وروسيا من أشد المهتمين بالزيارة ومجرياتها بطبيعة الحال لاهتمامها أكثر من غيرها بقضايا التوسع الألماني في الشرق .

فلم تكن تلك الدول التي كانت تسمى لتحطيم الامبراطورية العثمانية وتقسيما فيما بينها راضية عن وقوف الامبراطور وليم الثاني الى جانب السلطان عبدالحميد ، وعمدت الصحافة الاوربية (عدا الألمانية منها بالطبع) مدفوعة بالعوامل السابقة الذكر وبعض العوامل الدينية الخاصة بالتمصب الى المسيحية الى التشديد بالزيارة وقالت ان وقوف وليم الثاني الامبراطور المسيحي الى جانب السلطان عبدالحميد المسلم أمر لا يمكن تفسيره خصوصاً وان تلك الزيارة جاءت عقب فترة قصيرة من الزمن من مذابح الارمن في الاراضي العثمانية^(١) .

وكانت إحدى النتائج الهامة التي أدت اليها زيارة القيصر الى تركيا

(١) لعل الصحافة البريطانية كانت أكثر الصحافة الغربية عطفا على زيارة القيصر . فقد كتبت صحيفة التايمس اللندنية عقب الزيارة بتاريخ ٢٨ تشرين الأول ١٨٩٨ تقول :

"IN THIS COUNTRY WE CAN HAVE NOTHING BUT GOOD WISHES FOR THE SUCCESS OF THE EMPEROR'S JOURNEY AND FOR ANY PLANS OF GERMAN COMMERCIAL EXPANSION WHICH MAY BE CONNECTED WITH IT SOME OF US PERHAPS MAY BE TEMPTED TO REGRET LOSS OF OPPORTUNITIES FOR OUR OWN INFLUENCE AND OUR OWN TRADE IN THE OTTOMAN DOMINIONS, BUT WE CAN HONESTLY SAY THAT IF WE WERE NOT TO HAVE THESE GOOD THINGS FOR OURSELVES, THERE ARE NO HANDS WE WOULD RATHER SEE THEM IN THAN GERMAN HANDS; THE TIMES 28 OCTOBER 1898.

والأراضي المقدسة ان عجلت بريطانيا بالسمي للقيام بعدد من الاجراءات الهادفة الى حماية خطوط مواصلاتها نحو الهند ازاء تقدم ألماني محتمل في منطقة وادي الرافدين عن طريق تنفيذ مشروع سكة حديد بغداد علاوة عن وجود خطر التقدم الروسي فيها من الناحية الثانية . وقام اللورد كورزون LORD CURZON نائب الملك البريطاني في الهند باستنالة الشيخ مبارك شيخ الكويت لعقد معاهدة حماية سرية بين بريطانيا والكويت وتم عقدها في حزيران ١٨٩٩ وفرضت المعاهدة المذكورة على شيخ الكويت عدم قبول اي ممثل لدولة اجنية في امارته من دون الحصول على موافقة سابقة من الحكومة البريطانية كما منته من دهن أو بيع أو ابتجار أي جزء من اراضي من دون الحصول على نفس تلك الموافقة (١).

وهكذا وجد السلطان عبد الحميد الذي كان القرب بكله يهاجمه ويسعى الى تحطيم عرشه في شخص القيصر وليم الثاني صديقاً يند له به المساعدة ويحاول القرب اليه الامر الذي أثر فيه تأثيراً واضحاً وزاد من تقربه واتسائه الى ألمانيا والمصالح المالية الالمانية .

وقام الفون بيلو وزير الخارجية الالمانى للمضى رافق القيصر في رحلته بقصد عدة اجتماعات مع الوزير الأكبر العثماني وبالرغم من عدم صدور اي بيان رسمي بعد الزيارة فإن الاعتقاد ساد في الفترة التي اعقبتها بأن ألمانيا حصلت من تركيا على وعود بتحقيق عدد من المصالح الاقتصادية التي كانت تطالب بها في الأراضي العثمانية وخصوصاً فيما يتعلق بأمر سكة حديد بغداد .

(١) لدراسة أكثر تفصيلاً عن معاهدة عام ١٨٩٩ البريطانية مع الكويت ونصوصها والظروف التي احاطت بعقدتها راجع أطروحتنا للدكتوراه : دراسات اجتماعية واقتصادية وسياسية عن الكويت . : LOUAY BAHRY, KOWEIT, ETUDES SOCIALES, ECONOMIQUES ET POLITIQUES. PP. 229-238 THESE, MONTPELLIER 1962.

وأمر السلطان عقب الزيارة بالسماح لشركة سكة حديد الاناضول باستعمال ميناء حيدر باشا للإغراض الخاصة بالشركة كما وزاد نفوذ الدكتور جورج فون سينس مدير البنك العثماني عقب تلك الزيارة زيادة شاملة النظر لدى الاوساط الرسمية العثمانية .

والى جانب كل ما قامت ضمن الامور الهامة الاخرى التى تربت عن تلك الزيارة هى زيادة نفوذ الضباط الالمان فى الجيش التركى وعهدت اليهم مهمة تفتيش كل القطعات الحربية العثمانية كما وعهد اليهم امر تنظيم والاشراف على عدد من المناورات الحربية الكبرى .

وفى خلال مؤتمر لاهاى لعام ١٨٩٩ أعلن الوفد التركى بتشجيع من ألمانيا عن التزامه بجانب الاخيرة وعن رفضه التوقف عن التسليح^(١) .

ازدياد اهمية ونفوذ المصالح الالمانية

لم تتميز الفترة التى مرت بين اعطاء الالمان الامتياز المبدئى لسكة حديد بغداد وحتى اعطائهم الامتياز النهائى لسكة بوجود معارضة دولية كبرى للمشروع وذلك بالنظر لاعتبارات امتتها ظروف الحالة الدولية آنذاك .

فان روسيا كانت تعارض مشروع السكة لاسباب استراتيجية تتعلق بخوفها من انشاء سكة حديدية عبر القرة - اى عبر الطريق الذى كانت تدعوه بطريق عبر ارمينيا القريبة من حدودها ولكن عندما اعطيت التأكيدات للقيصر الروسى بان الشركة الالمانية اختطت طريقاً آخرأ يسير باتجاه الجنوب عبر قونية خفت حدة معارضة روسيا من هذه الناحية وسحب زينويف

(1) A. CHERADAME, PP. 10-11

ولمؤامسة مفصلة عن زيارة القيصر للاراضى العثمانية راجع :-

MARIA VON BRAWITZ, AUFZEICHNUNGEN
UND ERINNERUNGEN, BERLIN 1925.

ZINOVIV سفير روسيا في القسطنطينية الاحتجاج الروسي
الرسمي الخاص بتلك المسألة^(١) .

والى جانب الاسباب الاستراتيجية التي كانت تدعو روسيا الى معارضة المشروع ، فإن عدم رغبتها في وجود جاد قوى على حدودها الغربية كان يدفعها دائماً وابدأ نحو معارضة كل مشروع يرمي الى تقوية الامبراطورية العثمانية مما يمكنها من ان تسيطر سيطرة قوية على ما كانت تعتبره روسيا خاضعاً لمناطق نفوذها من تلك الاراضي العثمانية .

واذا تركنا فرنسا جانباً وحاولنا التفتيش عن اصدقاء لروسيا في بقية أنحاء أوروبا آنذاك فأننا بكل تأكيد سوف لا نجد اى صديق يمكن الاعتماد عليه ، بل وان فرنسا نفسها لم تكن تملك تلك الرغبة الملحة في مساندة الاطماع الروسية في آسيا الصغرى .

وقد حاولت روسيا عام ١٩٠٠ تحقيق بعض اطماعها في الامبراطورية العثمانية ، اذ استطاعت ان تحصل في ذلك العام على امتياز من تركيا باعطاءها حق الانفراد في بناء السكك الحديدية في منطقة البحر الاسود وباتجاه ايران ، ونص الامتياز كذلك على عدم جواز اعطاء الحق في القيام بمثل هذه الانجازات الى اى دولة اخرى - حتى الحكومة التركية نفسها خاضعة لهذا الشرط - حتى وان لم تقم روسيا باتخاذ اى خطوة في هذا المضمار . غير ان هذا الامتياز بقي حبراً على ورق لعدم وجود فائض مالى لدى روسيا تستطيع استغلاله خارج الاراضي الروسية .

على ان احتكار روسيا لحق مد السكك الحديدية في منطقة البحر الاسود باتجاه الحدود الايرانية لم يؤثر كثيراً على مشروع سكة حديد بغداد وسير المشاريع الالمانية قدماً في ذلك المضمار .

وفي الواقع ان روسيا حاولت استغلال قضية حصولها على امتيازات

(1) E. M. EARLE, PP: 65-66:

لمد السكك الحديدية في الاراضي العثمانية لمرحلة مشروع سكة حديد
بضداد ، فقد أخبر زينويف السفير الروسي في الدولة العثمانية الباب
العالي بأن روسيا مستعدة للتنازل عن كافة امتيازاتها داخل حدود الاراضي
العثمانية فيما لو وافقت تركيا على تقديم وعد بأن هي نفسها (تركيا)
ستقوم في المستقبل بالآخذ على عاتقها مهمة انجاز مشاريع السكك الحديدية في
اراضيها بواسطة امكانياتها المادية الخاصة^(١) .

على ان تلك المقترحات الروسية لم تلاقي اى صدى في الاوساط
الرسمية العثمانية ودرأت فيها تركيا وهي الدولة الفقيرة دليلا جديداً على
عدم اهتمام ودرغبة روسيا في تطوير الامبراطورية العثمانية وزاد تقرب
تركيا من ألمانيا .

كانت ألمانيا مستعدة بالرغم من كل شيء في اشراك المصالح الروسية
في مشروع بناء السكة ، فقد صرح الهر سبيس - عارفاً بأن ذلك سوف
لا يفقده مركزه المالي الممتاز في المشروع - بأنه لا يعارض مساهمة روسيا
في المشروع ويرد وجهة نظره على أساس ان طول السكة المقترحة هي
٢٤٠٠ كيلو متر وان المصالح الألمانية لا تستطيع ان تتحمل انشاء أكثر من
٨٠٠ كيلو متر منها مما يجعل الحاجة ملحة الى استخدام رؤوس الاموال
الاجنبية لغرض تمويل انشاء بقية اجزاء السكة^(٢) .

اظهرته روسيا الموافقة على التقرب الألماني في البداية ودارت بعض
المفاوضات حول الموضوع غير انها ما لبثت ان تراجعت عن موقفها التقرب ،
فقد أخبر فيتالي GRAF VITALI الهر مارشال سفير ألمانيا في
تركيا بأن روسيا مستعدة في ان تساهم في المشروع فيما لو جرى أمر
تدويل السكة وأصبحت تحت رقابة جميع الاعضاء المساهمين فيها ، وفيما

(1) D. G. P: VOL: 17: PP: 380-381:

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحة ٣٣٩ - ٣٤٠ .

لو اعطيت روسيا نصيب مساو لنصيب غيرها من الاعضاء في المشروع^(١) .
 ودور البحث حول هذه النقطة اثناء زيارة المسيو ديلكاسيه الفرنسي
 لروسيا ، وكانت نتيجة المباحثات الروسية - الفرنسية ، ان وافقت روسيا
 على المساعدة في المشروع عن طريق أخذ بعض نصيب فرنسا فيه مسا
 سبب رضى لدى اوساط الشركة الألمانية^(٢) .

على ان الحكومة الروسية ما لبثت ان تراجعت عن موقفها الاخير
 غضب برهة من الزمن ، فقد اخبر السفير الروسي في القسطنطينية زميله
 السفير الفرنسي هناك بأن فيه WITTE وزير المالية الروسي
 لا يوافق على المساعدة الروسية في المشروع بأي حال من الاحوال .
 وعللت الاوساط الرسمية الروسية تراجعها بأنه جاء نتيجة لضغط الرأي
 العام الروسي ، غير ان الحقيقة تكمن في ان الحالة المالية داخل روسيا
 نفسها لم تكن من القوة بالدرجة التي تسمح لها بها بالقيام بتحقيق عدد من
 المشاريع الهامة خارج الحدود الروسية ، كما وان الاهتمام الروسي كان
 منصبا بالدرجة الاولى نحو الشرق الأقصى حيث كانت لروسيا التزاماتها
 القوية مع اليابان^(٣) .

ولو تركنا روسيا جانبا وننظرنا الى فرنسا لوجدنا ان سياستها
 كانت باقية حتى تلك الفترة اشبه ما تكون بسياسة الحياد حول السكة ،
 بل ان فرنسا كانت تشجع الى حد ما فكرة تطوير الدولة الشمانية ، ذلك
 لان فرنسا كانت مهتمة الى حد بعيد بسوديا وكانت المصالح الفرنسية
 مرتاحة نوعا ما الى مشروع سكة حديد بغداد والسبب في ذلك يعود الى

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحة ٤٠٠ - ٤٠١ .
 (٢) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS.
 DEUXIEME SERIE, VOL. 1, PP. 338-339. PARIS
 1930.

(٣) المصدر السابق ، الجزء الرابع ، صفحة ٨٣ .

ان البنك العثماني الذي كانت المصالح المالية تسيطر عليه قد حصل بموجب اتفاق ٦ مايس ١٨٩٩ مع البنك الالماني على نسبة ٤٠٪ من اسهم مشروع سكة حديد بغداد^(١) .

وبالإضافة الى ما سبق ذكره ، فإن المصالح الفرنسية كانت لديها عدد من التعهدات في اتجاه مختلفة من تركيبا - عدا تلك المتعلقة بالسكك الحديدية منها - الامر الذي كان يجعلها تنظر بعين العطف الى تقوية الامبراطورية العثمانية وتطويرها .

حاول ديلكاسيه كما سبق ذكره ان يخفف من حدة المعارضة الروسية للمشروع على أساس الاتفاق معها على المساهمة فيه سوية ، غير أنه فشل في مساهم كما رأينا ، ولقد كان ديلكاسيه شخصياً لا يعطف أو يثق بالمانيا ، غير انه كرجل سياسي فام بأرسال تعليمات الى سفارته في سانت بطرسبورغ يحث فيها على الهجمات التي كانت الصحافة الروسية تشنها ضد مشروع سكة حديد بغداد^(٢) .

وهكذا كان موقف الحكومة الفرنسية حيال الموضوع ماثماً ، فإن موقف المصالح المالية التي كانت مرناحة الى حد ما عن مشروع سكة حديد بغداد ، كان يقابله موقف الحكومة الفرنسية المتردد ، ذلك لان فرنسا كانت معزولة في ذلك الحين عن بقية الدول الاوروبية الكبرى ، ولهذا كانت تخشى من القيام بأي عمل جدي من شأنه تشويه العلاقات

CHERADAME. P. 261. K. HELFFRICH: DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES PP. 124ff BERLIN 1919. EARLE. PP. 59-60.

ولمراجعة أهم نقاط الاتفاق بين البنكين الالماني والفرنسي . راجع:

(2) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, P. 83. c: f.

الودية بينها وبين روسيا ، وهكذا فإن احتجاج ديلكاسيه لم يكن جدياً
تماماً .

ولم تقم الحكومة الروسية من جانبها باتخاذ أى إجراء ضد هذا
الاحتجاج وذلك لوثوقها من مركزها القوى حيال فرنسا ، بل أنها لم
تجيب عليه ، وبالإضافة الى ما سبق فإن الحكومة الفرنسية من جانبها لم
تقم باتخاذ أى تدبير جديد لدعم احتجاجها لدى سانت بطرسبورغ ، ولم
يبق لدى ديلكاسيه فى محاولته الإبقاء على علاقاته الودية مع روسيا الا ان
يحاول تقادى مساعدة فرنسية كبرى فى المشروع .

ونزل ديلكاسيه الى ميدان المعركة بسلاح قوي له أهمية ، فقد
منع بورصة باريس والاسواق المالية الفرنسية من التعامل بأسهم شركة
سكة حديد بغداد الامر الذى سبب هزة مالية كبرى للمشروع .

غير ان رجال المال الفرنسيون كانوا اشد اهتماماً بمصالحهم الخاصة
من الاهتمام برغبات الحكومة الفرنسية ، فقد اجروا محادثات مع المصالح
المالية الالمانية توصلوا فى أثرها الى عقد اتفاق فى مايس ١٩٠١ مع تلك
المصالح بشأن مساهمتهم فى المشروع (١) .

لم تكن معارضة بريطانيا لمشروع سكة حديد بغداد من الشدة فى
تلك الفترة كما انتهى الحال عليه فى السنوات التى اعقبت اعطاء الامتياز
النهائى ، بل ان موقف الصحافة البريطانية كان يعطف على ألمانيا فى
بعض الحالات ، ففى آب ١٨٩٨ كتبت صحيفة مورننج بوست
THE MORNING POST اللندنية مقالا اعربت فيه عن أملها فى عدم
اقامة منافسة حول سكة بغداد من شأنها اساءة العلاقات الانكليزية -
الالمانية . وجاء فى المقال ما نصه :

"SO LONG AS THERE IS AN EFFICIENT RAILWAY

(1) D. G. P. VOL: A: S: 398:

FROM HAIDARPASHA TO BAGHDAD, AND SO LONG AS THE DOOR THERE IS OPEN, IT SHOULD NOT REALLY MATTER WHO MAKES THE TUNNELS OR PAYS THE PORTERS; IF IT SHOULD BE NECESSARY TO INSIST ON AN OPEN DOOR. THE FOREIGN OFFICE WILL PROBABLY SEE TO IT; WHILE IF IT SHOULD HAPPEN TO BE, AS USUAL, ASLEEP, THERE ARE ALWAYS, MEANS OF WAKING IT UP, AS A MATTER OF GENERAL POLITICS IT MAY NOT BE AT ALL A BAD THING TO GIVE GERMANY A STRONG REASON FOR DEFENDING THE INTEGRITY OF TURKEY AND FOR RESISTING AGRESSION ON ASIA MINOR FROM THE NORTH"(1).

ثم تكن الصحافة البريطانية تنظر بوحدها فقط بعين المطف نحو مشروع السكة والشايع الألمانية في تركيا ، فقد حامت بعض تصرفات عدة من رجالات بريطانية مؤكدة لهذا الانجاء ومنهم رودوس CECIL RHODES وهو أحد كبار الرسل والمبشرين المعروفين للاستعمار البريطاني والذي زار ألمانيا في ربيع ١٨٩٩ ورجع الى لندن راضياً تماماً عن مشروع سكة حديد بغداد الألماني وعن التحسن الظاهري لقيصر ألمانيا الى مشروع سكة حديد الكاب - القاهرة البريطاني .

وفي تشرين الاول من نفس العام زار القيصر الألماني بريطانيا حيث بسط للمسؤولين الإنكليز - خصوصاً لجوزيف تشمبرلين وزير المستعمرات البريطاني - وجهة النظر الألمانية = وصرح تشمبرلين مؤيداً الشايع الألمانية الخاصة بتركيا ، كما استقبلت الصحافة البريطانية عموماً بشيء من المطف الامتياز المبدئي الذي اعطته تركيا لألمانيا بشأن السكة(٢) .

(1) THE MORNINGPOST, LONDON. 24 AUGUST 1898.

(2) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS. VOL. 120, (1903). P: 124f; VOL: 126 (1903). P. 108.

وفي نفس تلك الفترة اظهرت الصحافة البريطانية نوعاً من القنوط والموظف اللاودية بالنسبة لروسيا وفرنسا فيما يخص مشاريعهما المتعلقة بالدولة العثمانية ، فقد نشرت صحيفة الكلوب THE GLOBE اللندنية مقالا وصفت فيه رغبة روسيا في جعل آسيا الصغرى « كمنشوريا ثانية » بكونه أمراً غير مرغوب فيه ، كما نشرت صحيفة المورينج هيرالد وغيرها مقالات بهذا الاتجاه كذلك (١) .

أما فيما يتعلق بمواقف الصحافة البريطانية اتجاه فرنسا فقد نشرت صحيفة الديل ميل مقالا في تشرين الثاني ١٨٩٨ قالت فيه ان فرنسا قد نجحت تماما في افناع جون بول بكونها من الد اعداء ، ولقد ترددت بريطانيا كثيراً في الاختيار بين فرنسا والمانيا ، غير انها احترمت دائماً المثلث المثلثي الألماني في الحين الذي أخذت فيه تشمر أكثر فأكثر بالاحتقار بالنسبة لفرنسا ، واستمرت الصحيفة قائلة « ليس هناك أي شيء موجود من طيبة الوفاق الودي بين بريطانيا وأوروبا جاراتها وإن فرنسا ليست لديها لا الشجاعة ولا الشموخ السياسي القويم » (٢) .

وهناك سبب آخر دفع بريطانيا الى عدم محاولة الاحتكاك القوي بالمانيا في تلك الآونة ، فقد كانت بريطانيا مشغولة بحرب البوير في جنوب أفريقيا وكانت تصرف كل اهتمامها تقريبا آنذاك نحو انتهاء تلك الحرب . أضف الى كل ما سبق ان بريطانيا كانت بائسة الحاجة الى ايجاد اصدقاء تعتمد عليهم للوقوف الى جانبها ضد الاطماع الروسية ولم تكن

-
- (1) THE GLOBE, AUGUST 10, LONDON 1899; THE MORNING HERALD, LONDON, AUGUST 10 1899; THE WEST MINSTER GAZETTE, AUGUST 10, 1899.
 (2) THE DAILYMAIL, LONDON, NOVEMBER 9, 1899.

مستعدة الى ان تجد اولئك الاصدقاء - الدخول في معركة جانية مع دولة
أوربية كبرى مثل ألمانيا .

ولكن انكثرت بالرغم من كل شيء كانت تضغط نصب عينها دائماً
مسألة حماية مصالحها الحيوية في الهند والخليج العربي ، ولهذا السبب
فليس هناك من تفسير آخر للتصريح الذي تقوه به المستر السبوري في
بداية عام ١٩٠٠ والذي قال فيه ان بريطانيا لا تمنع من وجود الوجود
الالمانى على حدود مناطق سيطرتها في الخليج العربي ، ليس هناك تفسير
قوي لهذا التصريح سوى التفسير القائل بأن بريطانيا كانت تحاول ايقاف
الضغط الروسي نحو الخليج عن طريق وضع حاجز ألماني بينها وبين
الروس (١) .

واظهرت مجريات الامور فيما بعد ان الدبلوماسية الالمانية لم تعرف
كيف تصرف بصورة صحيحة للاستفادة من تلك اليد التي كانت بريطانيا
عندها اليها في تلك الآونة ولم تستفد من الفرصة الملائمة .

ففي ٦ نيسان ١٩٠٠ ابلغ المستر اوكونر O'CONNOR
السفير البريطاني في تركيا الفون ماوشال السفير الالمانى هناك ، أنه عرف
بوجود لجنة بريطانية ترغب في دراسة امكانية اقامة خط برى نحو
الكويت وان بريطانيا مع احترامها لرغبة ألمانيا الخاصة بمد سكة حديد
بغداد « ترغب في التفاهم مع ألمانيا في ذلك الصدد » (٢) .

(١) جاء في التصريح قول السبوري :

WE ARE IN NO WAY DISTURBED OVER THE
QUESTION OF A GERMAN CONCESSION, IN FACT WE
ARE PLEASED THAT GERMANY WILL BE BROUGHT
NEARER TO US ON THE QUESTION OF THE PERSIAN
GULF"

راجع :-

D. G. P. VOL: 17: 372-74:

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٧٠ .

غير ان ألمانيا تجاهلت هذا العرض البريطاني ولم تجب على هذه الملاحظة ، والواقع ان ليس هناك تعليل في ميسل تغير السكوت الألماني غير التعليل الذي يقول ان ألمانيا لم تعط أهمية للموضوع بالمقدار الذي تستحقه مثل هذه البادرة .

وعادت بريطانيا الى مثل تلك المحاولة كثرة ثانية في حزيران من نفس العام عندما قام السير لاسيليس SIR FRANK LASCELLES سفير بريطانيا في باريس بالطلب من الهر بيلو وزير الخارجية الألماني ان يحضر الحكومة البريطانية عن الموعد الذي حدده الألمان لتمديد خط سكة حديد بغداد نحو وادي الرافدين والكويت حتى لا يحدث سوء تفاهم بين الطرفين حول الموضوع ، و اضاف السفير البريطاني قائلاً ان بريطانيا ليس لديها سوى المطلب نحو مشروع سكة حديد بغداد .

غير ان ألمانيا تجاهلت مجدداً هذه البادرة البريطانية ولم تظهر الحكومة الألمانية اى خطوات ايجابية نحو التفاهم الفعلي مع بريطانيا بذلك الصدد ، وهذه هي احدى همومات الدبلوماسية الألمانية التي لولاها لتحقق مشروع سكة حديد بغداد ضمن نطاق التفاهم الألماني - البريطاني عدة سنوات قبل نشوب الحرب العالمية الاولى .

جاء موقف بريطانيا الاخيرة متناقفاً مع السياسة البريطانية العامة الخاصة بالهند والخليج العربي فان تلك المنطقة كانت تشكل جزء حيويًا من المصالح البريطانية في العالم ولم يكن بوسع بريطانيا ان تؤيد تأييداً اعمى أى مشروع من شأنه زعزعة الوجود البريطاني هناك أو ايجاد مزاحمة لذلك الوجود على أقل تقدير ، ولهذا فقد كانت تسعى للحصول على مقابل لتأييدها « وقد ضيقت ألمانيا فرصة اعطائها هذا المقابل، اذ انها لم تقم بخطوات عملية فعلية بالرغم من تصريحات رجالها الايجابية بذلك الخصوص .

قام سفير بريطانيا في القسطنطينية المستر اوكونر في مذكرة رفعها الى لاندون LANSDOWNE وزير الخارجية البريطاني بشرح الموقف قائلا :

"I BELIEVE IT WILL BE VERY DIFFICULT, STANDING ALONE AS WE PROBABLY SHOULD, TO OPPOSE OR TO QUESTION THE RIGHT OF THE TURKISH GOVERNMENT TO APPLY THE TAX".

وكان اوكونر في مذكرته اذن يؤكد على حق الحكومة التركية في رفع نسبة الضرائب الكمركية في تركيا لمجابهة المصروفات التركية المتوقعة لسد نفقات مساهمتها في سكة حديد بغداد .

واضاف اوكونر في نفس المذكرة قوله :

"IT IS UNPLEASANT TO CONTEMPLATE THE CONSTRUCTION OF A RAILWAY TRAVERSING THE WHOLE OF ASIA MINOR AND TERMINATING IN THE PERSIAN GULF IN WHICH GREAT BRITAIN TAKES NO PART OR SHARE.

واقترح اوكونر في النهاية ان تشكل لجنة خاصة لدراسة الموضوع ولتحل الى امكانية ارغام ألمانيا على قبول المساهمة البريطانية⁽¹⁾ .

وهكذا بدأت الاوساط البريطانية تظهر شيئا فشيئا - بالرغم من عدم تقدمها بمشروع منافس للمشروع الألماني - المزيد من التحفظات ازاء ذلك المشروع ، ولقد عجل أمر توقيع امتياز سكة حديد بغداد وبالأحراف الاولى في أول كانون الثاني ١٩٠٢ في اسراع الحكومة البريطانية في اظهارها لمزيد من التحفظات والرغبة في المساهمة في المشروع .

وبالرغم من كل شيء فإن وجهة النظر الرسمية البريطانية حيال السكة في بداية القرن الحالي كانت منصرفة الى قبول الاشتراك مع ألمانيا

(1) BRITISH DOCUMENTS OF THE ORIGINS OF THE WAR, VOL. 2. PP. 176-187:

فى بناء السكة ، وان وزير الخارجية البريطانية كان متحسناً للموضوع أكثر بكثير مما اظهره فى الكلمات المتحفظة التى ارسلها فى ١٨ نيسان ١٩٠٢ الى الهر مترنيخ METTERNICH سفير ألمانيا فى لندن والتى ذكر فيها بانه ينظر الى مشروع سكة حديد بغداد بعين الصداقة اذا ما استمر العمل فيه بعد الحصول على تأييد بريطانيا له ، واذا ما كان عنصر حسن النية متوفراً فيه ، كما وأخبره فى نفس تلك المذكرة بأن بريطانيا تتوقع الحصول على نصيب من المشروع يعادل على الأقل نصيب اى دولة أخرى فيه على ان يؤخذ بنظر الاعتبار كذلك طريقة توزيع رأس المال وطريقة الادارة وتجهيز رأس المال^(١) .

ورد السفير الالماني على تلك المذكرة قائلاً بأن المجال لا يزال مفتوحاً أمام بريطانيا على حد علمه بالامر ، للدخول فى مفاوضات مع ألمانيا لفرض عقد اتفاقية حول الموضوع .

(١) كتب الوزير البريطانى بهذا الصدد فى نيسان ١٩٠٢

يقول :-

"IT WOULD BE A GREAT MISFORTUNE IF THE RAILWAY WERE TO BE CONSTRUCTED WITHOUT BRITISH PARTICIPATION. THE LINE WILL BE A MOST IMPORTANT HIGHWAY TO THE EAST WITH A DEBOUSHE ON THE PERSIAN GULF. IT IS CLEARLY FOR OUR INTERESTS THAT THE ENTERPRISE SHOULD BE GIVEN AN INTERNATIONAL CHARACTER AND THAT WE HAVE OUR FULL SHARE OF THE CONTROL OF THE LINE AS WELL AS FOR ANY ADVANTAGE DERIVED FROM ITS CONSTRUCTION AND ADMINISTRATION".

راجع بهذا الشأن :

BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGINS OF THE WAR, VOL. 2, PP: 777-180; GOOCH: BEFORE THE WAR: VOL: 1; PP: 28-29 KEMPHALL PRESS, LONDON 1936.

وهكذا زاد تحفظ الاوساط الرسمية البريطانية صلابة كما واخذت تلك الاوساط تطالب في نفس الوقت بتصيب من السكة مغيرة بذلك موقفها الاول الذي كانت تؤيد فيه المشاريع الالمانية بدون ان تبدى تحفظ يذكر بشأنها أو ان تطالب بتصيب جدي فيها .

ولعل تفسير هذا التغير في السياسة البريطانية يكمن بالدرجة الاولى في الموقف الخامس بالكويت ، اذ سبب الموقف العام هناك في تلك الفترة مشاكل عديدة لبريطانيا .

فقد حاولت تركيا في تلك الفترة بالذات ان تبسط نفوذها الفعلي على الكويت التي كانت تابعة للسيطرة العثمانية من الناحية الرسمية على الأقل . فبعد ان تجاهلت تركيا تلك الاراضي القاحلة من امبراطوريتها الواسعة لفترة طويلة من الزمن ، عادت فأظهرت على حين غيرة اهتماماً جدياً بها ، وذاعت الاشاعات القائلة بأن في نية الحكومة التركية ارسال باخرة حربية الى ميناء الكويت لارغام الشيخ مبارك على الخضوع لسيطرتها بصورة عملية الامر الذي سبب قلقاً لدى الاوساط البريطانية المعنية حيث دار الحديث حول احتمال ارسال قوات بريطانية الى تلك الامارة لحمايتها من محاولات السيطرة التي كانت العاصمة العثمانية تحاول فرضها عليها^(١) .

ولم تكن المانيا طرفاً مباشراً في النزاع حول تلك القضية وكان موقفها موقف المحايد حيال النزاع البريطاني - التركي وكان اتجاه سياستها العامة في منطقة الخليج العربي . بالرغم من اظهارها نوع من

(1) GOOCH, BEFORE THE WAR, P. 29, SIDNEY
BRADSHAW, THE ORIGINS OF THE WORLD
WAR. VOL. I: P: 22: THE MACMILLAN CO: NEW
YORK 1929.

وكذلك : اطروحتنا للدكتوراه ، دراسات اجتماعية واقتصادية
وسياسية عن الكويت ص ٢٣٦ سبق ذكره .

م - سكة حديد بغداد

الاهتمام بالكويت • يسير باتجاه محاولة الاحتفاظ بالأوضاع القائمة
STATUT QUO في المنطقة •

على ان ازمة الكويت لم تؤدي الى حدوث اصطدام مسلح أو
استخدام للقوة من قبل بريطانيا وتركيا واعلنت بريطانيا بأنها تعتبر شيخ
الكويت ، بالرغم من الحماية البريطانية على امارته شبه مستقل في
شؤونه •

ويمكن الاستفادة من تلك الازمة لمعرفة مدى التطرف الذي يمكن
لبريطانيا اظهاره في محاولة الاحتفاظ بما كانت تدعو بمصالحها الحيوية
في المنطقة حتى وان كانت هذه المصالح نتيجة من نتائج القرصنة
والغزو(١) •

لم تخرج ألمانيا بريطانيا آنذاك بأي نتيجة مشرفة بشأن التفاهم
حول مشروع سكة حديد بغداد واعقب الامتياز النهائي الى الشركة
الالمانية ضجة كبرى في بريطانيا كانت نتيجتها عرقلة ومنع سبيل التفاهم
الالمانى - البريطانى حول الموضوع لفترة من الزمن ، وأصبح الرأى
العالم البريطانى بين عشية وضحاها متخوفاً بما سعى بالسياسة الالمانية
الرامية الى التوسيع نحو الشرق والتي عرفت تحت اسم
DRANG NACH OSTEN وتضاعفت صيحات الخطر من كل
صوب في بريطانيا ، ويقال ان روسيا ساعدت مادياً على اثارة هذه الضجة
في بريطانيا ، غير ان أى دليل لم يثر عليه حتى الوقت الحاضر يشير الى
صحة مثل هذا الرأى(٢) •

ولم تحاول الدبلوماسية البريطانية ان ترجع الى سياستها السابقة في
محاولة التفاهم مع ألمانيا ، فان اللورد لانسدون وزير الخارجية البريطانى

(1) D.G.P. VOL: 14; PP: 465ff; BUTTERFIELD: P: 19;

(2) BUTTERFIELD, P. 19.

مثلا والذي كان في فراة نفسه ميالا للتفاهم مع ألمانيا ، اظهر عكس
مشاعره الحقيقية جبال السكة عندما اخبر الهر كيفر GEWINNER
مدير سكة حديد الاناضول بأن بريطانيا تارضى المشروع بكل شدة
فانثلا :

"UNTIL NOW ENGLAND ALONE HAD HELD THE
SHORTEST ROAD TO INDIA IN HER HANDS, WITH THE
BUILDING OF THE BAGHDAD RAILWAY THIS WILL
NO LONGER BE THE CASE".

وعلاوة عن هذا التصريح فقد اخبر لاندون سفير ألمانيا في لندن
بأن بريطانيا بالاستعانة مع روسيا بوسهما بكل تأكيد ايقاف العمل في بناء
السكة .

وهكذا وضعت نهاية مرحلة المفاوضات الألمانية - البريطانية الاولى
وظهرت القطيعة بين الطرفين وانصرفت المصالح المالية الألمانية للبحث عن
المساعدة من مصادر أخرى غير البريطانية منها⁽¹⁾ .

كانت الدولة العثمانية بحاجة الى المعونة المادية والمعنوية بعد ان
تكالبت عليها كل من روسيا وبريطانيا وفرنسا من كل جانب ووجدت في
ألمانيا الدولة التي يمكنها ان تمد لها يد العون والصداقة ، فان تركيا
كانت تطمح في الحصول على المعونة الألمانية لتناصرها ضد غزو روسي
محتمل في منطقة المضائق والبحر الاسود ، وهي كانت تطمح في تلك
الصداقة لصد غزو فرنسي محتمل على الشواطىء السورية يكون الهدف
منها احتلال تلك المنطقة وكانت تريد تلك المعونة من ألمانيا لمقاومة اعتداء بريطاني
محتمل على وادي الرافدين خصوصا عقب ان اظهرت بريطانيا رغبتها
الأكيدة في استعمال القوة في المنطقة اثناء أزمة الكويت عندما حددت
بأستعمال السلاح البريطاني لحماية شيخ الكويت ضد محاولات السيطرة
التي حاولت القسطنطينية فرضها عليه .

(1) D. G. P. VOL: A: P: 432:

وبالإضافة إلى كل تلك العوامل والأسباب السياسية التي دفعت بتركيا نحو الاتجاه إلى ألمانيا ، فقد كانت تركيا بحاجة إلى رؤوس الأموال الألمانية بشكل محسوس لفرض الماهمة في تطوير الإمبراطورية العثمانية وللحصول على أكبر كمية من المال لقاء منحها امتياز سكة حديد يضاف إلى المصالح المالية الألمانية . ولهذه النقطة الأخيرة أهميتها ، ذلك لأن الاتفاق المالي النهائي بشأن السكة بين تركيا وألمانيا هو أمر لم يتم التوصل إليه أبداً واندلعت نيران الحرب العالمية الأولى والقضية لا تزال موضع الأخذ والرد بين الطرفين .

ويمكن إجمال الموقف الألماني آنذاك في أن ألمانيا بعد أن تحولت سياستها حيال الشرق عقب انتهاء عهد بسمارك أخذت تشجع توظيف رؤوس أموالها في المنطقة ، وتولدت فكرة تمويل مشروع سكة حديد يضاف إلى المصالح المالية الألمانية بمرور الزمن ، وما أن استقرت تلك الفكرة لدى أصحاب رؤوس الأموال حتى أخذت بالتراجع بسرعة كبيرة حتى أصبحت في النهاية عاموداً من أعمدة السياسة الاقتصادية والعامدة لألمانيا في الشرق وعاموداً من أعمدة سياستها الأوروبية العامة كذلك ، واستقر عزم الألمان على الوصول بخط السكة المقترح حتى الخليج العربي .

لقد حاولت المصالح الألمانية جامعة التوصل إلى الحصول على مشاركة غيرها من المصالح المالية الأوروبية في المشروع وأعلنت عن ذلك في أكثر من مرة ، غير أنها لم تكن مستعدة للتنازل عن المركز الرئيسي الذي كانت تحتله في المشروع إلى أي دولة أوروبية أخرى ، وخير دليل على صحة هذا الرأي ما جاء في تصريح في ٩ آذار ١٩٠٢ للهريلو وزير الخارجية الألماني أظهر فيه إصرار حكومته على عدم قبول التنازل عن مقعد الرئاسة في المشروع قائلاً :

IT IS A FUNDAMENTAL POLICY OF MINE FOR

GERMANY THAT WE PURSUE NO ACTIVE POLICY ON THE ORIENT AND WE DRAW THE CHESTNUTS FROM THE FIRE FOR NO ONE"(1).

ولم تكن الخطوة التي اعقبت هذا الصراع الدبلوماسي بين الدول الأوروبية الكبرى سوى حصول ألمانيا على الامتياز النهائي لسكة حديد بغداد .

امتياز سكة حديد بغداد

اعطى الامتياز النهائي لسكة حديد بغداد في ٥ آذار ١٩٠٢ ، ووفيه من الجانب التركي ذهني باشا وزير الأشغال والتجارة بأسم الحكومة التركية ومن جانب المصالح الألمانية الدكتور زاندر المدير العام لشركة سكة حديد الأناضول . ونص الامتياز على عدة مواد يمكن اجمال أهمها فيما يلي (٢) :-

١ - اعطى الامتياز الحق لشركة سكة حديد الأناضول بتمديد الخط الحديدي من قونية الى بغداد والبصرة عبر (أو بالقرب نقطة) من قونية والحמידية وعثمانية ونل حبوش ورأس العين ونصيبين والموصل وتكريت وبغداد وكربلاء والنجف والزيبر . مع إقامة فروع للخط الى عدة مناطق أهمها حلب وخانقين ونقطة على الخليج العربي يتفق بشأنها فيما بعد بين الحكومة التركية وأصحاب الامتياز (٣) .

والملاحظ ان نص الامتياز لم يشر صراحة الى اسم الموقع الذي تم الاتفاق عليه في الخليج العربي لتشييد فرع السكة اليه من الزيبر ،

(1) BULOW BERNARD, FURST VON, DENKWURDIG KETTEN. VOL. 1. PP: 441-442: BERLIN 1931:

(٢) لمراجعة النصوص الكاملة للامتياز :

HUREWITZ PP. 452-463; CHERADAME, PP. 180-187.

(٣) المادة الاولى من الامتياز .

غير ان المعروف عموما ان الكويت كانت هي تلك النقطة المقترحة
لكي تكون نهاية سكة حديد بغداد .

٢ - حددت مدة الامتياز بثمة وتسعون عاما واعتبرت تلك المدة هي
نافذة كذلك بالنسبة لخط سكة حديد انقرة - قونية التي انتهى
العمل فيها قبل ذلك التاريخ بعدة سنوات^(١) .

٣ - تعهدت الحكومة التركية بتقديم الاراضى الضرورية الخاصة بمد
السكة الى الشركة الالمانية بدون ان تدفع الاخيرة ثمنا لها ، كما
ووافقت الحكومة التركية على تخصيص الاراضى الكافية لانشاء
الابنية والمستلزمات الخاصة بالشركة والعمل على طوال السكة
ويدون مقابل وذلك الى جانب موافقتها على اعفاء ما تحتاجه الشركة
من مواد الانشاء والتعمير الخاصة بالسكة من الضرائب
الكمركية^(٢) .

٤ - التزمت المصالح الالمانية الحاصلة على الامتياز بالاشتراك مع المصالح
المالية العثمانية لانشاء شركة تدعى بالشركة الامبراطورية العثمانية
لسكة حديد بغداد

THE IMPERIAL OTTOMAN BAGHDAD RAILWAY

وذلك لكي تحل محل شركة سكة حديد الاناضول في القيام بكل
الاعمال المتعلقة بمد السكة الجديدة من قونية حتى الخليج العربي .
كما وتعهدت شركة سكة حديد بغداد بعدم التنازل أو بيع أو تحويل
الخط الجديد أو فروعه الى اى شركة اخرى^(٣) .

٥ - حاولت الحكومة التركية اخضاع شؤون النقل الحربى عن طريق
السكة الى رقابتها ، فقد نص الامتياز على وجوب اخضاع نقل

(١) المادة الثانية .

(٢) المادة السادسة والثامنة .

(٣) المادة السابعة .

الضباط والقطع والمعدات الحربية في حالة الحرب أو السلم الى
رقابة الحكومة التركية^(١) .

٦ - احتفظت الحكومة التركية لنفسها الحق في سحب الامتياز من الشركة في
اي وقت تشاء مقابل دفع تعويض عن المدة الباقية من الامتياز ، كما
ووافقت الحكومة على التعهد بدفع قسم من مصاديف انشاء السكة
وعلى دفع ضمان كيلو متريا عن كل كيلو متر من الخط^(٢) .

٧ - اعطيت الشركة الحق في استغلال كل المناجم التي يمر عليها لمسافة
عشرون كيلو مترا من جانب من جوانب الخط . وهذا الامر كما
هو واضح لا يخلو من فائده وأهميته بالنسبة للمصالح
الالمانية^(٣) .

٨ - اعطيت الشركة الحق في بناء ثلاث موانئ على نفقتها الخاصة في
كل من بغداد والبصرة والزيور مع القيام بكل الانشاءات الخاصة
بأعمال التفريغ والتحميل في تلك الموانئ ، ومنحت الشركة مهلة
مقدارها ثمانية سنوات لدراسة الفوائد التي يمكن جبايتها من بناء
واستغلال تلك الموانئ^(٤) .

٩ - التزمت الحكومة التركية ان تبني على نفقتها الخاصة كل المراكز
والمواقع الحربية على الخط الرئيسي أو فروعه وفي كل الاماكن
التي ترى ان أمر القيام بمثل هذه الانشاءات فيها شيئا
ضروريا^(٥) .

١٠ - اعطيت الشركة الحق في التعقيب عن المواد الاثرية التي يتم العثور

(١) المادة السابعة عشرة .

(٢) المادة التاسعة عشرة .

(٣) المادة الثانية والعشرون .

(٤) المادة الثالثة والعشرون .

(٥) المادة السادسة والعشرون .

عليها انتهاء اعمالها وذلك من دون الحاجة الى الحصول على رخصة
سابقة من الحكومة العثمانية في ذلك الصدد على ان تجرى معاهدات بين
الشركة والحكومة العثمانية لتقرير مصير الآثار التي يتم العثور
عليها (١) .

١١- اشار الامتياز الى ان القانون والمحاكم التركية هي التي تقوم بالبت
في قضايا الخلافات التي تنشأ بين الشركة والحكومة العثمانية وبين
الشركة والاشخاص العاديين في الامور الخاصة بتنفيذ الامتياز
وتفسير المواد الواردة فيه (٢) .

(١) المادة السابعة والعشرون .

(٢) المادة الرابعة والثلاثون .

الباب الثاني

الدبلوماسية الدولية للسكة

امتازت الفترة التي أعقبت اعطاء امتياز عام ١٩٠٢ وحتى اعلان الحرب العالمية الأولى بكونها فترة المفاوضات والمناورات السياسية المعنية بين الدول الأوروبية الكبرى لاجل التوصل إلى الماهمة أو منع مساهمة الآخرين في مشروع السكة . ولقد كانت تلك المفاوضات والمناورات التي كانت تدور بين المد والجزر ان تعطى نتائج ايجابية قائمة على أساس تفاهم الاعتراف المعنية لولا قيام الحرب العالمية الأولى .

واعتبرت المشاكل الدولية المتعلقة بسكة حديد بغداد من العناصر الرئيسية للخلافات الأوروبية في الفترة التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى .

وسنجرى في هذا الباب محاولة للدراسة لتطور القضية عقب اعطاء المصالح الألمانية لامتياز عام ١٩٠٢ وحتى نشوب الحرب العالمية الأولى ، أخذين كمقياس موقف ألمانيا التي حصلت على الامتياز ، اتجاه الدول الأخرى المعنية بالموضوع مباشرة وهي تركيا وفرنسا وروسيا وبريطانيا وتطور العلاقات الخاصة بالسكة بين ألمانيا وكل واحدة من هذه الدول .

الفصل الاول

تركيا والسكة

لم تخلو العلاقات الالمانية - التركية بصدد سكة حديد بغداد من قيام عدد من الصعوبات والمشاكل بين الدولتين ، تلك الصعوبات والمشاكل التي كانت تجعل من أمر استمرار التفاهم والوثام بينهما أمر لا يخلو من صعوبات .

فبالرغم من صدق نية المصالح الالمانية في التحسن للمشروع والسعي الحثيث لتنفيذه ، فقد تاروت بينها وبين تركيا بعض الخلافات والمشاكل نتيجة للصعوبات المالية في تركيا وضغط الحالة الاقتصادية لتلك الدولة الامر الذي سبب تأخيراً في تنفيذ المشروع (١) .

كما وان ثورة الشباب الاتراك لعام ١٩٠٨ كادت ان تطيح بالمشايخ الالمانية في تركيا والى ان تأخذ بريطانيا على عاتقها مشروع السكة . اشترطت المادة الثامنة من امتياز عام ١٩٠٢ لغرض تنفيذ الامتياز وجوب تكوين شركة ذات رؤوس اموال المانية - تركية مشتركة تعرف تحت اسم شركة سكة حديد بغداد . وتنفيذاً ■ جاء في المادة المذكورة شكلت شركة سكة حديد بغداد في ١٣ نيسان ١٩٠٣ .

وجد الدكتور كيفنر ، المدير العام للبنك الالمانى وشركاؤه في طريقهم عدد من المشاكل الكبرى التي كان حلها لازاما عليهم قبل البدء

(١) كادت الحالة المالية المتردية في تركيا خصوصا عقب انهيار مالياتها واضطراب حالتها الاقتصادية قبل الحرب العالمية الاولى ان توقف العمل نهائيا في بناء السكة - راجع :

BUTTERFIELD, P. 33, ■. ■. P: VOL: 17: PP: 439-440:

في الاعمال التنفيذية للمشروع وبطبيعة الحال كانت الصعوبات الخاصة
بأيجاد رؤوس الاموال الكافية للقيام بتنفيذ بناء السكة والتي قدرت نفقات
انشائها آنذاك بمائة مليون دولار^(١) .

تحسنت الحكومة التركية للبدء بتنفيذ العمل في السكة وراحت
تطالب بذلك عقب اعطاء الامتياز مباشرة ، فقد اخير الوزير الاعظم في
١٦ تموز ١٩٠٣ الهر فانتهايم WANGENHEIM السفير الالمانى
في القسطنطينية بأن العمل في المشروع يجب ان يبدء في الحال وبأن
الحكومة التركية مستعدة لتقديم الضمانات الضرورية وبأن من واجب
ألمانيا وتركيا العمل سوياً اذا ما ارادتا للمشروع النجاح لان الدول
الآخري لا ترغب الا في تقويض المشروع .

ولم تكن الدوائر المالية الألمانية مستعدة للبدء في تنفيذ العمل في
الحال وذلك لعدم وجود رؤوس الاموال الكافية لديها الامر الذي زاد
من حدة المطالبة التركية بالبدء في تنفيذ المشروع وتقدم الوزير الاعظم
بطلب جديد الى الدوائر الألمانية في ٢٧ تموز ١٩٠٣ ذكر فيه بأن هناك
بعض الدول التي تسعى لتسيط عزمته واجباره على التخلي عن مشروع
السكة وذكر الوزير كذلك في طلبه بأن سفير بريطانيا وفرنسا اخبراه ان
من صالح الحكومة التركية السير حسب سياسة المراعاة لهاتين الدولتين .

DR GEWINNER

(١) اشتغل الدكتور كينيسر

منذ شبابه في الاعمال المالية والصيرفية ، وقد اختير كأحد مدراء البنك .
الالمانى في عام ١٨٩٤ واصبح مديراً عاماً للبنك الالمانى عام ١٩٠١ بدلا
من الدكتور جورج فون سيمس ، ولعب كينيسر دوراً هاماً في نشاط
البنك الالمانى في الامبراطورية العثمانية ، وبصفته مديراً للبنك الالمانى
اصبح مديراً لشركة سكة حديد الاتاضول وشركة سكة حديد بغداد من
بعدها ، ويعتبر من الشخصيات القوية التي كانت تقف دائماً خلف
المفاوضات الدولية بشأن سكة حديد بغداد .

والواقع ان صغوى الطلب الاخير الذى تقدم به الوزير الاعظم العثماني قد لا يبدو كونه مجرد مناورة سياسية لأريد بها حث ألمانيا على التسهيل بتنفيذ المشروع ، فليس هناك اى دليل مادى يثبت مسحة مزاعم الوزير الاعظم هذه ولم نعر على اى وثيقة رسمية من الوثائق الألمانية او البريطانية او الفرنسية الخاصة بسكة حديد بغداد جاء فيها ما يثبت صحة اقواله اللهم الا اقواله الشخصية هذه بحد ذاتها ، واغلب الاحتمال كما اشيرنا اليه ان الدوائر التركية هى التى اختلفت هذه الرواية كمناورة لحت الدوائر الألمانية على التسهيل بتفيد التزاماتها الخاصة بالسكة .

كانت المشاكل والخلافات بين الدول الأوروبية بمقتضى الارتياح لدى الدوائر التركية دائما لان تلك الاوساط التركية كانت ترى فيها ابعساد للدول الأوروبية عن محاولة التدخل فى تركيا والتفاهم فيما بينها بشأن سياسة موحدة اتجاء الأخيرة . ومن هنا نرى ان المباحثات التى جرت فى مطلع القرن الحالى بين بريطانيا وروسيا لتسوية خلافتهما المختلفة اعتبرت بالنسبة لها كمبحث للقلق ، فان موضوع الخلاف البريطانى - الروسى حول ايران كان من بين الامور التى تناولتها تلك المباحثات وخشت تركيا ان تؤدى تلك المباحثات الى التفاهم حول اقسام بعض اجزائها القريبة من تلك المنطقة .

وزاد من حدة القلق العثماني فبسام سينوفوف SINOWTEW سفير روسيا فى تركيا بأخبار الحكومة التركية انه فى حالة حصول اتفاق بريطانى - روسى نتيجة للمباحثات الجارية ، فان التفاهم المذكور سيكون موجها ضد سكة حديد بغداد بصفة مباشرة .

ونتيجة لكل ذلك عاد الباب الطالى الى المطالبة والالاحاح بالتسهيل من أمر انشاء السكة ، واجابت الدوائر الألمانية على المطالبة التركية

بالجواب التقليدي الذي كانت تقدمه اليها في مثل هذه الحالات وهو ان
الشروع في العمل سيبدء حال الحصول على رؤوس الاموال اللازمة
والضمانات الكيلو مترية الضرورية^(١) .

(١) شرعت شركة سكة حديد بغداد في تحضير رؤوس الاموال اللازمة
لتنفيذ العمل عندما طرحت للبيع اسهم الشركة والتي بلغت قيمتها ٤٥ مليون
فرنك . وحصلت الاوساط الالمانية على نصيب عال من تلك الاسهم يعكس
الاوساط الفرنسية . فبالرغم من اتفاق ١٨٩٩ بين البنك الالمانى والبنك
العثمانى ، فان رفض الحكومة الفرنسية الرسمى السماح لاسهم سكة
حديد بغداد التداول في البورصة الفرنسية ، قد وجه ضربة قوية الى
المساعدة الفرنسية بشكلها الواسع في المشروع . غير ان الشركة
استطاعت على اى حال من الاحوال بيع كل اسهمها بعد ان تعهدت الحكومة
التركية بتغطية تلك الاسهم وبضمانها . وبدأت التحضيرات الاولى للبدء
في العمل وتنفيذ الجزء الاول من السكة والممتد من قونية الى بلكرلو
BULGURLU . وبالبالغ طوله ٢٠٠ كيلو متر تقريبا في تشرين
الثاني عام ١٩٠١ .

وأخذ العمل يسير بسرعة عقب ذلك وانتهى العمل في الجزء المذكور
عام ١٩٠٤ وتم افتتاحه بصورة رسمية في ٢٥ تشرين الاول ١٩٠٤ وهو
اليوم المصادف لعيد ميلاد السلطان عبدالحميد وحصلت الشركة على
أرباح مادية كبيرة من جراء بناء ذلك القسم . اذ استطاعت ان توفر ما
يزيد على الثلاثة ملايين ونصف المليون من الفرنكات من مجموع المبالغ
المخصصة لبناء ذلك القسم .

وكانت الاسهم مملوكة للشركة موزعة بين المصالح المالية الدولية على
النحو التالي :

٨٠٪ من الاسهم لمجموعة من المصالح المالية الدولية التي ترأسها
البنك الالمانى .

١٠٪ من الاسهم للحكومة العثمانية .

١٠٪ من الاسهم لشركة سكة حديد الاناضول .

اما اعضاء مجلس ادارة الشركة والبالغ عددهم سبعة وعشرون
عضواً . فكانوا ينتمون الى جنسيات مختلفة على النحو التالي :

٨ المان يختارهم البنك الالمانى .

لم تضع امثال هذه الاجوبة الالمانية نهاية لذعر السلطان عبدالحميد وتخوفاته ، فقد استلم الاخير صحيفة من لندن في تموز ١٩٠٦ تدعى بوجود مفاوضات بريطانية - المانية لاجل التوصل الى الحصول على

- ٣ المان تختارهم شركة سكة حديد الاناضول .
- ٨ فرنسيين يختارهم البنك العثماني .
- ٤ اتراك .
- ٢ سويسرين .
- ١ نساوى .
- ١ ايطالى .

وبعد التحضير في العمل لانجاز القسم الثاني من السكة عقب الانتهاء من انجاز قسمها الاول ، غير ان الصعوبات كانت على الابواب ، فان الاراضى التى تعقب يلكولو هي اراضى جبلية تشكل قسما من جبال طوروس الشاهقة ، ووقفت الصعوبات المالية الخاصة بالحصول على رؤوس الاموال الكافية امام الشركة لصعوبة العمل فى ذلك القسم وتطلب وقتا ومجهودا اضافيا لانجازه ، ولم يكن باستطاعة الحكومة التركية اصدار اسهم جديدة لضمان رؤوس الاموال المستخدمة فى القسم الثانى - قدرت قيمة تلك الاموال بخمسين او ستين مليون فرنك - كما وان الفوائد التى دفعتها الحكومة العثمانية والمبالغ التى دفعتها عقب اصدارها لاسهمها الاولى المخصصة لبناء القسم الاول من السكة قد انقل كثيرا من كاهل الميزانية العثمانية .

ولم يكن باستطاعة الحكومة العثمانية الخروج من هذا المازق الا عن طريق زيادة الضرائب المفروضة على الواردات فى الامبراطورية العثمانية ، غير ان مثل هذا الامر كان مشروطا بموافقة الدول الكبرى عليه بموجب اتفاقية دولية ، ذلك لان تركيا كانت مرتبطة مع الدول الكبرى بموجب اتفاقية دولية حددت بمقتضاها نسبة الضرائب التركية على الواردات بمقدار ٨٪ .

وطلبت الحكومة التركية من الدول الكبرى عام ١٩٠٣ ان يسمح لها بزيادة نسبة الضرائب الكمركية الى ١١٪ غير ان الطلب لم يلاق قبولا من الدول المعنية . ولم تستطيع تركيا الا فى عام ١٩٠٦ وعقب

مساهمة ألمانية في مشروع السكة • ولم يكن لذلك النبأ من صحة في الواقع لأن كل من الدولتين لم تكن مستعدة آنذاك للاتفاق للتوصل الى مثل تلك الاتفاقية ، واعلن السلطان غضب ذلك انه لا يرضى تحت أي ظرف من الظروف في ان تساهم انكلترا في المشروع •

مفاوضات طويلة • من الحصول على موافقة الدول الكبرى على امر زيادة نسبة الضرائب الكمركية بمقدار ٢٪ وعلى ان تزيد تلك الزيادة في الدخل ضمن نطاق التنفيذ الفعلي اعتباراً من تموز ١٩٠٧ ، غير ان تركيا بقيت حتى عقب حصولها على الزيادة المرجوة عاجزة على توجيه المبالغ التي تحصل عليها من جراء تلك الزيادة نحو سد نفقات التزاماتها في سكة حديد بغداد وذلك لان الشروط التي فرضت نتيجة للمساعى البريطانية والروسية والفرنسية للموافقة على تلك الزيادة ، كانت تجعل من الصعب على تركيا توجيه ما تحصله من مبالغ الزائدة نحو المساهمة في بناء السكة • فمن جملة تلك التقييدات التي فرضت على تركيا ما جاء في واحد من بنود الاتفاقية الخاصة بزيادة نسبة الضرائب الكمركية ، فقد نص ذلك البند على وجوب توجيه ثلاثة ارباع الفوائد الجديدة التي تحصل عليها تركيا نحو اصلاح منطقة مقدونيا •

غير ان الوضع المالي لتركيا عام ١٩٠٨ سمح لها على أي حال من الاحوال من الايفاء ببعض التزاماتها حيال سكة حديد بغداد لفرض الاسراع في المساهمة في العمل في السكة • ففي ٢ حزيران من ذلك العام صدرت ارادة من الباب العالي بالسماح بتمديد السكة من بلكرلو وحتى حلب لمسافة تقرب الثمانمائة كيلومتر • وبدأت الاستعدادات في الحصول على رؤوس الاموال لانجاز القسم عن طريق الحصول على القروض بعد ان وضعت قائمة مقدارها ٤٪ على تلك القروض •

على ان الموقف العام في تركيا لم يلبث ان تغير عقب ذلك التاريخ بشهر واحد ، فقد حصل الانقلاب العثماني الذي قاده شباب الترك من الضباط ، ذلك الانقلاب الذي رمى الامبراطورية العثمانية بكاملها تحت نيران القلق والتخوف الامر الذي جعل شركة سكة حديد بغداد تتباطى وتتخوف من الاسراع في تنفيذ التزاماتها الخاصة بتنفيذ القسم الثاني من السكة منتظرة ان تنجلي الاوضاع وتستقر من جديد في الامبراطورية العثمانية •

على ان ألمانيا المحتاجة في الواقع الى رؤوس الاموال البريطانية لانجاز المشروع استطاعت ان تهدى خواطر السلطات التركية بمضى الوقت ذاكرة ان الاخبار القائلة بوجود مفاوضات ألمانية - بريطانية لا تصيب لها من الصحة ويأنها ترجو انجاز القسم الثاني من الخط - عبر طوروس وامانوس - بدون اى مساعدة أجنبية⁽¹⁾ .

لقد كان السلطان عبد الحميد متحمسا للغاية الى التوصل الى بناء السكة ، غير ان احلامه كانت تصطدم دائما بالواقع المبني على أساس عدم وجود الامكانيات المادية الكافية لدى حكومته لاجل المساهمة في الاسراع بتنفيذ المشروع ، ومن الجهة الاخرى فقد كان السلطان التركي وهو الصديق الحميم لآلمانيا ، لا يرغب في اشتراك اى طرف جديد في المشروع ، ولهذا السبب فقد كانت اصفر الاشاعات القائلة بأحتمال مساهمة دولة أوروبية أخرى مع ألمانيا في المشروع تدخل في قلبه الذعر والمخشية وتجعله يسارع في طلب التأكيدات والتوضيحات . ولنضرب على سبيل

وتخلع السلطان عبد الحميد عقب الانقلاب وبدأت الاوضاع تستقر بأيدي الضباط الاتراك . غير ان الشركة لم تتخل عن موقف التساهل حتى كانون الاول ١٩٠٩ . ففي ذلك الشهر قامت الشركة بانشاء شركة بناء اخذت على عاتقها مهمة انشاء القسم الجديد من السكة عبر جبال طوروس وامانوس ، كما وقامت بمجموعتان من المصالح الألمانية - الفرنسية المشتركة في خلال خريف نفس العام في المساهمة في القروض الثانية والثالثة لسكة حديد بغداد مجهزة بذلك المبالغ الضرورية للبدء في العمل . راجع :

D. G. P. VOL: 25: PP: 214-215, REPORT OF THE BAGHDAD RAILWAY COMPANY 1903, ISTANBUL 1904; PAUL IMBERT, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD; REVUE DES DEUX MONDES, VOL. 197. PARIS 1907; YOUNG, CORPS DU DROIT OTTOMAN, VOL. 3. PP. 221-28; E. M. EARLE. TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY, PP. 91-97.

(1) D. G. P. VOL: 25: P: 217:

المثال بعض الحوادث التي جرت عام ١٩٠٧ ، ففي حزيران عام ١٩٠٧ أعلن منير باشا عن فلق الحكومة التركية ازاء الاشاعات القائلة بأن هناك تمة مفاوضات بين ألمانيا وفرنسا وانكثرت ازاء السكة .

ولاجل طمينة السلطان من جديد قام الهر فون مارشال سفير ألمانيا في القسطنطينية بأخبار السلطان بأن المصالح الألمانية سبده نشاطها من جديد في العمل على بناء السكة حالما يصدر السلطان ارادة بالبدء في العمل وتقديم ضمان رؤوس الاموال المستخدمة في المشروع ونا كان السلطان عبد الحميد يخشى من بريطانيا خشية كبيرة في حالة اصداره مثل تلك الارادة لخوفه من رد الفعل البريطاني حيالها ، فقد بقيت قضية اصدار الارادة معلقة بين الاخذ والرد (١) .

وهكذا اعتبرت الاوساط المالية الألمانية الارادة التي اصدرها السلطان لتמידد الخط في ٢ حزيران ١٩٠٨ بمثابة نصر لها .
اعقب الانقلاب العثماني لعام ١٩٠٨ فترة من البرود في العلاقات الألمانية - التركية فقد اصبح الالمان يبعدون عن التأثير السياسي في الاوساط الرسمية العثمانية ، وبات مشروع سكة حديد بغداد بكامله يلقى الكثير من الصعوبات ووجه سؤال الى الحكومة التركية في البرلمان العثماني يتعلق بسكة حديد بغداد الامر الذي اعتبر كنوع من الاهانة للشركة للألمانية التي بقيت حتى ذلك الحين تمتع بمركز واميازات هامة ومتمدة في تركيا (٢) .

على ان السفارة الألمانية في القسطنطينية استلمت عقب ذلك اعتذاراً رسمياً من الحكومة التركية شرحت فيه الحكومة التركية الموقف قائلة بأن الحكومة التركية لا ترغب في تهديد كيان مشروع السكة ، وان

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٢٥١ - ٢٥٢ .

(2) EARLE; P. 96; BUTTERFIELD, P. 25;

القضية تتعلق بالمشروع من الناحية الاقتصادية التي من واجب الشركة نفسها ان تشعر بها . فقد اقترحت بعض الاوساط التركية ان يمتد خط السكة الى الاسكندرون ومنها الى حلب بدلا من ان يقطع الخط اراضي قاحلة وغير منتجة ثم الاتفاق على ان يمر بها الخط المذكور بموجب امتياز عام ١٩٠٣ ، غير ان اقتراح تلك الاوساط لم يكن عمليا آنذاك ، فان سكة حديدية تسير بمحاذاة ساحل البحر لا يمكن الدفاع عنها بصورة سهلة في أيام الحرب (١) .

لم يكن التهديد بالخطر فويا بالنسبة للشركة الالمانية ويعود الفضل في ذلك والى حد كبير الى انها كانت قد اكملت تطورا من مشروع السكة الامر الذي قوى من مركزها ، فبعد رحلة بالسكة الحديدية قام بهما طلعت باتا وزير الداخلية النماني في تشرين الاول ١٩٠٩ برفقة جواد بك وزير المالية من انقرة الى قوتية ، عاد الوزيران الى القسطنطينية وهما في اشد حالات التحمس والرضى عن المشروع . وانتهر السفير الالمانى في القسطنطينية تلك الفرصة لكي يعلن بأن من الواجب السير قدماً في بناء السكة بدون اى تأخير

وهكذا انتهت الازمة بين هتيان الاتراك والمانيا بشأن سكة حديد بغداد وعادت الدوائر التركية الرسمية الى مد يد الصداقة الى المانيا والى مطالبتها بالاستمرار في العمل الحثيث في المشروع والتحمس في سبيله . والواقع ان الدوائر التركية لم تكن مخيرة تماما بين ألمانيا وبريطانيا ، فان الاطماع البريطانية في منطقة وادي الرافدين والكويت كانت تدفع الاتراك الى الحذر الدائم من بريطانيا ، وهكذا لم تحمس الاوساط التركية الجديدة الى فكرة احلال شركة بريطانية في بناء السكة محل الشركة الالمانية كما وانها لم تحمس كذلك الى الفكرة القديمة القائلة

(1) D. G. P. VOL: 27: PP: 561-68; BUTTERFIELD
P. 25.

بإمكانية المساهمة البريطانية مع المصالح الألمانية لاتمام المشروع .
وهكذا رفض حلمى باشا الوزير الأعظم النمساوى فكرة تقسيم
مشروع السكة بين عدة دول مختلفة وأعلن ان مثل هذه الفكرة لا يمكن
قبولها الا اذا كانت حصص تركيا فى تلك القسمة معادلة لنصيب اى دولة
أخرى فيها ، وأعلن ان تركيا تفضل بناء السكة بنفسها فى القسم المزمع
انشاءه من بغداد الى الخليج العربى على ان تعطى بريطانيا امتياز مد تلك
السكة وان تصبح تلك الدولة بالنتيجة الدولة ذات القوة والنفوذ والسيطرة
على تلك المنطقة .

وعلمت الاوساط الألمانية فى القسطنطينية على تصريحات الوزير
الأعظم بأن الحكومة الألمانية ترى فى فكرة قيام تركيا نفسها ببناء الجزء
الجنوبى من السكة من بغداد وحتى الخليج العربى ، نصرا كبيرا
لبريطانيا لان قيام تركيا بمفردها بتلك العملية يعنى عدم امكانية انجاز
العمل فى السكة نهائيا(١) .

غير ان الاوساط التركية بقيت تطور فكرة قيامها ببناء الجزء
الآخر من السكة خصوصا فى حيف عام ١٩١٠ واحتلت تلك الاوساط
تظهر رغبتها فى ان تراجع ألمانيا عن حقوقها فى بناء ذلك القسم ، غير ان
الأوساط الألمانية اصررت على موقفها السابق الخاص بالاعلان عن عدم
رغبتها فى قيام الاتراك أنفسهم ببناء ذلك القسم .

ونتيجة للموقف الأخير قامت الحكومة الألمانية فى ٢٦ تموز ١٩١٠
بأخبار رفعت باشا وزير الخارجية التركى ان الحكومة الألمانية لا يمكنها
التخلي عن حقوقها بدون مفاوضات أو شروط خاصة(٢) .

(1) D. G. P. VOL: 27: PP: 567-68; BUTTERFIELD:
P. 25.

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٤٦ - ٦٤٧ .

ولم تتخذ الاوساط المالية الالمانية نفس الموقف الرسمي الذي اتخذته الحكومة الالمانية ، بل اتخذت موقفاً مغايراً له ، فقد كانت المصالح الالمانية تهتم بانهاء المشروع بأى شكل من الاشكال وكانت تلك المصالح نتيجة لذلك موافقة على اشراك جهات اخرى في مشروعها طالما كان أمر عدم امكانها القيام بأنجاز السكة بصورة فردية أمراً ظاهراً لديها .

وليبيان موقفها الاخير قامت تلك المصالح الالمانية بأرسال مذكرة الى السفارة الالمانية في القسطنطينية في ٢١ أيلول ١٩١٠ اوردت فيها النقاط التي يمكن على أساسها قبول التفاوض مع الحكومة التركية بشأن المشكلة . ويمكن تلخيص تلك النقاط فيما على :

١ - ان شركة سكة حديد بغداد تعلن عن موافقتها على التنازل لتركيا عن حق ياء القسم المسند من بغداد الى الخليج العربي من السكة فيما لو تمهدت الحكومة التركية ببناء ذلك القسم خلال فترة معينة من الزمن من جهة وبالقيام بإدارته بنفسها من الجهة الاخرى على ان تعود حقوق البناء الى الشركة الالمانية من جديد فيما لو لم تستطع تركيا القيام بتلك التعهدات .

٢ - ان تقوم الحكومة التركية باستخدام فائض وارداتها المختلفة لاجل الاسراع في تمديد الخط نحو بغداد .

٣ - ان يسمح لشركة سكة حديد بغداد بمد خط فرعى من حلب الى الاسكندرون وخط فرعى آخر من نقطة على الخط الرئيسي الى ماردين على ان تقوم الحكومة التركية باعطاء ضمان كيلو مترى للمخططين يعادل مقداره نفس المقدار الذي ضمنت فيه الخط الرئيسي بموجب امتياز عام ١٩٠٣ .

وأمام هذه المقترحات التي حاولت المصالح الالمانية عن طريقها

التسجيل بالعمل مع ابقامها على حقوقها لم تظهر الحكومة الالمانية الكثير من
النقاء والتصلب في الرأي بل رأت فيها وسيلة للخلاص من مأزقها اتجاه
تركيا وترضية للرأي العام الالمانى وابقاء للوجود الالمانى في المنطقة خصوصا
وان اقترح تهديد فرع للخط نحو الاسكندرون فيه تهديد المانى للوجود
البريطانى في البحر الابيض المتوسط .

ارادت تركيا من طلب أمر تراجع ألمانيا عن الحق في بناء السكة في قسمها
الجنوبى ان تسوي عن طريق ذلك عدد من المشاكل المتعلقة بينها وبين
بريطانيا وقد رأت بأنها ستكون في موقف المفاوض القوي امام بريطانيا
يما لو استطاعت وضع الجزء الجنوبى من المشروع في يدها عند القيام
باجراء المفاوضات .

سئل الفون مارشال سفير المانيا في القسطنطينية عن ماهية الشروط
الالمانية التي تريد فرضها على الحكومة التركية لكي تقبل حكومته التراجع
عن حقها في بناء القسم الجنوبى من الخط الى تركيا ، فأجاب ان من
الصعب القيام باى عمل ما لم يتم اعطاء الضمانات الكافية لد السكة نحو
بضداد .

اظهر البنك الالمانى في تلك الأونة بالذات عدم اعراضه على قيام
عدد من المصالح البريطانية بتشيد القسم الممتد جنوب بضداد من الخط ،
وجاء تصريح جديد للفون مارشال مطلقا على الموقف الجديد يذكر فيه ان
سكة سكة جديد بضداد تطالب بالحصول على شرط الدولة المفضلة في
حالة التراجع عن حق بناء القسم المذكور على ان يقدم اليها تعويض
مالى كذلك نتيجة للخسائر التي ستلحق بها من جراء تراجعها^(١) .

بقيت الخلافات الالمانية - التركية شأن السكة غير جديدة تماما بالرغم

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٦٥٥ - ٦٥٦ ، ٦٧٤ -

٦٧٥ ، ٦٧٨ - ٦٨٠ ، ٦٨١ - ٦٨٢ .

مع وجودها المستمر فقد ذكر حتى بانها انه يوافق على اعطاء شركة سكة حديد بغداد حق مد سكة حديدية نحو الاسكندرون وان يعطيها حق استغلال الميناء في تلك المنطقة بالإضافة الى اعطاء الشركة الضمانات الكيلومترية المطلوبة لد السكة الى بغداد فيما لو قامت الشركة اعطاء الضمانات التي تمكنه من اخراج الحكومة البريطانية بأن شركة سكة حديد بغداد مستعدة على التنازل عن كل حقوقها في القسم الواقع جنوب بغداد من الخط ، وذكر حتى بانها كذلك بان الهر كيعير مدير البنك الألماني وعنده ذلك الامر عام ١٩٠٩ غير ان الوعد المذكور لم يوضع بصورة كتابية .

أظهر البنك الألماني في ٧ آذار ١٩١١ انه مستعد لقبول النقاط التالية :

- ١ - استعداد المصالح الألمانية التي تسيطر على شركة سكة حديد بغداد التنازل عن كافة حقوقها في بناء السكة جنوب بغداد الى شركة تركية وفق شروط يمكن الاتفاق بشأنها مع الحكومة التركية .
- ٢ - ان الشركة تحتفظ بحفظها في الحصول على شرط الدولة المفضلة في السكة في ذلك القسم الجنوبي منها .
- ٣ - تويص شركة سكة حديد بغداد مقابل تنازلها عن الامتياز وعدد من الامتيازات والفوائد .

اشتمل العرض الألماني الأخير على نقاط نفي كل من الطرفين ، فان تركيا سيصبح بمقدورها عقب توقيع الاتفاق مع الشركة الألمانية التصرف بحرية في منطقة الخليج العربي وتقوية مراكزها المهددة هناك أمام الاطماع البريطانية ، أما الألمان فأنهم ارادوا ان يضمنوا عن طريق ابرادهم شرط الدولة المفضلة الحصول على نفس الامتيازات والحقوق التي يمكن ان تحصل عليها اي دولة أخرى يمكن ان تقوم بانشاء القسم الذي سيتنازلون عن بناءه (١) .

(١) المصدر السابق . نفس الجزء ، ص ٦٨١ - ٦٨٢ .

لافي بيان البنك الألماني رضى لدى الحكومة التركية وقرر مجلس
الهدراء التركي القيام بتوقيع الاتفاق الخاص لم السكة نحو بغداد واعطاء
الشركة الألمانية حق مد خط فرعى نحو الاسكندرون وبناء ميناء هناك
وطالب المجلس من ألمانيا في نفس الوقت التنازل عن حقوقها في القسم
الجنوبي من الخط .

وفت المصالح الألمانية في ٢١ آذار ١٩١١ مع الحكومة التركية على
اتفاق عام قدمت الحكومة التركية بموجبه الى شركة
سكة حديد بغداد الضمانات المطلوبة لفرض مد السكة نحو بغداد كسما
واعطتها حق بناء خط فرعى من مدينة الضمائية الى الاسكندرون مع اعطائها
الحق في بناء ميناء هناك^(١) .

وفي نفس الوقت قامت الشركة الألمانية بإبلاغ السلطات العثمانية
عن موافقتها على التنازل عن حق بناء القسم الممتد من بغداد الى الخليج
العربي من الخط شريطة ان تحصل المصالح الألمانية في حالة اعطاء حق
بناء ذلك القسم الى دولة أخرى على نفس الشروط والمزايا التي يمكن ان
تحصل عليها تلك الدولة من جراء قيامها ببناء القسم المذكور^(٢) .

سب تطور العلاقات الألمانية - الروسية مصدر قلق جديد لدى
الاطراف التركية . فلقد دخلت كل من ألمانيا وروسيا في مفاوضات جديدة
في نهاية عام ١٩١٠ لفرض التوصل الى حل خلافتهما الخاصة بمنطقة
الشرق الاوسط وتارت الاوساط التركية ضد ألمانيا واصفة اياها بالخلو من
روح الصداقة والائتمان خصوصاً عقب ان نشرت الصحف اللندنية في كانون
الثاني ١٩١١ مسودات اتفاقية بوسنام التي تم الاتفاق على عقدها بين ألمانيا
وروسيا والتظلمة احترام ألمانيا لمناطق النفوذ الروسية في منطقة شمال

(1) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD
BAHN. P. 56.

(٢) المصدر السابق ، ص ٥٦ .

أو أن مقابل تعهد روسيا تعديل موقفها المعادي لسكة حديد بغداد^(١) .
ولاجل طمئنة الحكومة التركية وتسكين عواطفها النائرة قامت السلطات
الالمانية بإبلاغ الفون مارشال فيها بالقسطنطينية أن يحذر الحكومة
التركية أن ألمانيا تعتبر كل منطقة وادي الرافدين اراضي تركية وبأنه
سوف لا تدخل في مفاوضات مع أي دولة أخرى بشأن تلك المنطقة بدون
إبلاغ الحكومة التركية .

ولا كان الفحوى الكامل لمعاهدة بونسدام سرياً حتى ذلك الوقت -
لم تعلن النصوص الكاملة للمعاهدة المذكورة إلا في آب ١٩١٩ - فقد أعادت
تأكيدات الألمان بعض الأطمئنان إلى الأوساط العثمانية وإبلغ الفون مارشال
الحكومة الالمانية في شباط ١٩١١ أن المفاوضات التركية - الالمانية بشأن سكة
حديد بغداد سائرة في طريق مرضي^(٢) .

(١) حول معاهدة بونسدام راجع الفصل الثالث من هذا الباب .
(٢) كانت السياسة الالمانية في تلك الفترة ترمي إلى إبداء بعض
التحفظات اتجاه الحكومة التركية . ففي ٢٦ نيسان ١٩١٣ طلب محمد
شوكت باشا من ألمانيا أن تزيد من إرسال المدرسين المخصصين لتدريب
وتقوية الجيش التركي . وجاء طلب الوزير التركي المذكور في واقع
الامر كنتيجة لسياسة حفظ التوازن بين المساعدات التي كانت تتلقاها
تركيا من ألمانيا وبريطانيا . فقد اعتقدت تركيا بأن الاعتماد على هاتين
الدولتين سيساعدها في إعادة تنظيم تركيا الجديدة .

ورحب السفير الالمانى بالطلب التركي وكتب إلى حكومته طالباً
الموافقة عليه شارحاً في نفس الاونة سياسة التوازن التركية . غير أن
وليهمام الثاني قبصر ألمانيا لم يكن متحمساً لتلك المطالب . وكتب على
طلب السفير الالمانى معلناً أن في الطلب الكثير من النيات الحسنة غير أن
الكثير منها خيالياً . ففي الواقع أن هذا التدخل من قبل أطراف عديدة
في تركيا سيكون وسيلة لزيادة حراسة الموقف هناك واداء للتشجيع
على تقسيم ذلك البلد بين العول الكبرى . واستطرد القيصر الالمانى في
تعليقه كاتباً : « ومن الناحية الأخرى فإن جيشاً تركيا منظمها قد يستعمل

التي حروب البلقان الحكومة التركية عن القيام بأي خطوات جديدة جديدة في موضوع سكة حديد بغداد ، إذ صرحت تلك الحروب انتهاء الحكومة التركية ونشاطها لأجل الانتهاء منها وإعادة الاستقرار الى منطقة البلقان المضطربة ، وعندما انتهت تلك الأزمة بالنسبة لتركيا كانت احوالها المالية بحالة يرثى لها لدرجة ان مشاريع بناء السكك الحديدية في تلك الدولة كانت تمر بمرحلة التهديد بتأجيل الاستمرار فيها .

غير ان الحاجة اجبرت البنك الألماني على التقدم بعرض من المطالب للحكومة التركية بشأن زيادة مساهمتها في بناء السكة ، ففي ١٣ تشرين الثاني ١٩١٣ قدمت المصالح الألمانية مذكرة الى الحكومة التركية تناولت النقاط التالية :

- ١ - عدم موافقتها على بناء القسم المنسد من الزير الى الخليج العربي بواسطة دولة أجنبية بلا نظام سابق .
 - ٢ - يجب ابقاء الملاحة في شط العرب حرة ومفتوحة للجميع .
 - ٣ - يجب السماح لآلمانيا بحرية الملاحة في نهري دجلة والفرات وان تفرض ضريبة موحدة على السفن في هذين النهرين .
 - ٤ - ان يتم تنظيم اعطاء الضمانات المالية اللازمة لبناء سكة حديد بغداد .
 - ٥ - اذا ما دغبت فرنسا في الحصول على امتياز لاستغلال احد الموانئ الموجودة على البحر الأبيض المتوسط فإن من حق ألمانيا الحصول على مثل هذا الامتياز في المنطقة المحصورة بين انطاكية وسيليفكا (1)SELEFKA
- واعقبت الحكومة الألمانية هذه المذكرة بمذكرة ثانية مساعدة لمذكرتها الأولى أكدت فيها على التفتين الثالثة والخامسة من المذكرة السابقة علاوة على النقاط التالية :

ضد ألمانيا او ضد سكة حديد بغداد . - راجع :

FAY. THE ORIGINS OF THE WORLD WAR VOL. 1.
PP. 504-6.

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 526-270:

- ١ - ان يسمح لشركة سكة حديد بغداد بتشغيل السفن والبواخر النهرية لأغراض النقل بين محطات القطار في نهري دجلة والفرات .
- ٢ - ان يجعل شط العرب صالحا للملاحة وان تستمر المحافظة على ذلك .
- ٣ - ان تحدد الضريبة النقل في نهري دجلة والفرات بحد أعلى مقداره فرنك واحد على كل طن انكليزي .
- ٤ - ان تمنح شركة سكة حديد بغداد بصورة انفرادية حق مد سكة حديد حلب - مسكينة .

وطالبت المصالح الألمانية ان تحدد حصة ألمانيا من الملاحة النهرية في نهري دجلة والفرات بمقدار ٢٠٪ من الملاحة الكلية في(١) .

ولم تعط المذكوران الألمانيان أي نتيجة ايجابية ، فقد كان الوزير التركي جواد بك موجودا في باريس آنذاك لغرض عقد قرض مع البنوك الفرنسية ولم يكن قادراً على الذهاب الى برلين لانتهاء الموضوع ، ومن الجهة الأخرى كان حفي باشا - الذي كانت الأوساط الألمانية تطلق عليه - هو الآخر مشغولاً في القسطنطينية ولم يمكنه ذلك الأمر من الذهاب الى برلين للاتفاق مع ألمانيا مباشرة حول ما ورد في المقترحات التي قدمتها الأخيرة(٢) .

اعتبرت المصالح المالية في الواقع من المصاعب الأساسية التي كانت تحول بين تركيا والتفاهم مع ألمانيا بشأن السكة ذلك لأن الألمان طالبوا تركيا بتقديم الضمانات المالية الخاصة بالسكة الأمر الذي لم يكن باستطاعة وزير المالية التركي الإجابة عليه .

شكل الموقف الألماني المتصلب حيال تركيا وأصرارها على استحصال

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦١٨ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٣٨ .

الضمانات المالية رد فعل وخيبة أمل لدى الأوساط الرسمية التركية وسر المسؤولون هناك أن ألمانيا لم تكن الصديق الحميم لتركيا كما كانت تدعى وقال وزير المالية التركي معلقا على موقف ألمانيا المتردد اتجاه تركيا في قضايا البلقان أن ألمانيا تخلت عن تركيا في قضية رومانيا وإن الشعب التركي لا يشعر نحو ألمانيا بالصدقة عقب ذلك .

لم يخل تصريح الوزير التركي من العسكرة فقد كانت سياسة الحكومة الألمانية - كما مر ذكره سابقا في قضية المدرسين الألمان - رمى إلى إبداء بعض التحفظاتزاء تركيا ولم تتخذ موقفا متحمسا من تأييده تركيا في المؤتمر الذي أعقب حروب البلقان .

وبالرغم من أن الموقف الألماني الأخير كانت له مبرراته المستمدة على عدم ضرورة اقحام ألمانيا في اخطار قضية البلقان الملتبسة ، فإنه كان على أي حال موقفا سلبيا حيال تركيا الأمر الذي سبب رد الفعل لدى الأخيرة واضعاف المراكز الألمانية لديها .

ظلت ألمانيا معصرة على فكرة الإسراع في مد السكة واعطيت التعليمات اللازمة إلى الفون فانكنهايم **VON WANGENHEIM** السفير الألماني في القسطنطينية أن يخبر الحكومة التركية بأن ألمانيا سوف تعود عن أمر تراجعها عن بناء القسم الجنوبي من السكة في حالة عدم اسراع تركيا تقديم الضمانات المالية المطلوبة .

غير أن المذكرة الألمانية لم تحدث صداها لدى الأوساط التركية وشعر البنك الألماني في تموز عام ١٩١٤ بأن الاستمرار في المفاوضات هو أمر بلا فائدة .

وكانت أيام تموز من ذلك العام من الأيام الحرجة في تاريخ أوروبا السياسي وأصبح شبح الحرب يظهر للعيان أكثر فأكثر ما دفع الحكومة الألمانية التي كانت تسعى جاهدة آنذاك للحصول على الحلفاء السياسيين في

تلك الايام أكثر من سعيها الى أى شئ. آخر وهكذا راحت تطلب البنك الألماني بالاستمرار في المفاوضات مع تركيا بالرغم من كل شئ. •

غير ان البادرة الألمانية الأخيرة لم تحدث هي الاخرى اى تغيير في الموقف ، ففي زحمة الايام الأخيرة من شهر تموز ١٩١٤ وعندما اخذت الاستعدادات بنشئ انواعها للحرب المقبلة تأخذ شكلها النهائي اخذت قسبة سكة حديد بغداد عن الانظار •

ولعل تركيا التي خسرت حرب العراق ، في الحرب العالمية الاولى ، كان بمقدورها ان تنفذ الموقف بعض الشئ لو أنها استجابت للتداعيات الألمانية المتكررة واستطاعت الاسراع في مساهمتها لغرض انجاز سكة حديد بغداد واستخدامها كوسيلة سريعة لنقل القطعات والمؤن الحربية نحو العراق خلال تلك الحرب •

الفصل الثاني

فرنسا والسكة

انصف موقف فرنسا حيال مشروع سكة حديد بغداد بالكثير من الشذوذ ، ففي يادى الامر تبنت الحكومة الفرنسية موقفا حياذيا حياله عندما جرت المحادثات الاولى بين البنك الالماني والسلطات التركية بصدد اعطاء المصالح الالمانية امتياز مد السكة . والواقع ان المصالح المالية الفرنسية لم تتخذ نفس ذلك الموقف الحياذى الذى اتخذته حكومتها ، فقد جاء موقفها مواليا الى درجة ما للمشروع ، وتفسير ذلك يكمن كنتيجة لوجود مساهمة لرؤوس اموال فرنسية قوية فى المشروع . تلك المساهمة التى حدثت عقب اتفاق ٨ مايس ١٨٩٩ بين البنك الالماني والبنك العثماني وقد دفع ما كان يلوح به المشروع من مستقبل باهر ، الفرنسيين الى زيادة اهتمامهم به وتقرير وجهة نظرهم الايجابية حياله^(١) .

على ان تفسير الموقف الفرنسى المعارض الذى اتخذ عقب ذلك التاريخ بحوالى الثلاث سنوات هو أمر مرتبط بالخطط والاحلام الاستعمارية التى كانت فرنسا ترمي الى تحقيقها فى الدولة العثمانية .

(١) كان البنك العثماني قبل الحرب العالمية الاولى اول بنك في تركيا ، وقد كانت رؤوس الاموال الفرنسية والبريطانية مهيمنة عليه واسس البنك المذكور عام ١٨٦٣ واحتكر منذ تاسيسه حق اصدار الاوراق النقدية فى تركيا واتخذت مدينة القسطنطينية مركزا لادارته الرئيسية ، غير انه اوجد له فروعاً مختلفة فى المدن العثمانية الرئيسية الاخرى مثل سمرنة والقسس ويافا وحلب والاسكندرون وبيروت ودمشق والموصل وبغداد والبصرة . . .

ادعت فرنسا دائماً بوجود عدد من المصالح الاقتصادية والعاطفية الفرنسية في منطقة الشرق الأوسط وبنيت سياستها في المنطقة على ذلك الأساس وادى أمر الادعاء بوجود تهديد المصالح لهذه المصالح الى تراجع الحكومة الفرنسية عن موقفها المحايد (بل وشبه المؤيد) للمشروع واتخاذها موقف المعارض للمشروع .

كان غلاء المعصين من الفرنسيين يذكرون منذ بداية القرن الماضي بالدور الذي لعبته فرنسا خلال الحروب الصليبية وكانوا يدعون بان المسيحيين في المنطقة المعنية من البحر الابيض المتوسط يتطلعون الى فرنسا لكي تمد لهم يد العون والحماية ، وتفاخر اولئك الفرنسيون بان اللغة الفرنسية هي اللغة السائدة بين الطبقات المثقفة لا في تركيا فحسب بل في سوريا كذلك علاوة على كونها لغة المعاملات التجارية في المنطقة . وتبنت تلك الاوساط الفرنسية المتعصبة علاوة على ما سبقت الاشارة اليه فكرة ضرورة ماعدة وحماية البعثات التبشيرية الفرنسية في المنطقة بالنظر لخدمات الكبرى التي كانت تؤديها تلك البعثات بالنسبة الى نشر اللغة والثقافة الفرنسية .

وهكذا طالب الفرنسيون المعصبون من حكومة الجمهورية الفرنسية الثالثة منذ قيامها ان تدير على نهج الحكومات البابليوية والبوديونية - بالنسبة الى عائلة آل بوربون المالكة القديمة - في سبيل تثبيت اركان الوجود الفرنسي في منطقة الشرق الأوسط .

واشتدت المناذاة بأعمال هذه الأفكار في فرنسا بين عامي ١٨٩٨-١٨٩٩ عندما كانت الترتيبات الاولى تجري لزيارة القصر وليم الثاني لتركيا خصوصاً بعد ان اخذت الادلة الاولى تظهر الى العيان منجره الى احتمال اعطاء المصالح الالمانية حق مد سكة حديدية من القسطنطينية الى الخليج العربي .

غير ان فرنسا لم تخلو من جماعات أبدت مشروع السكة آنذاك ، بقصد

كانت فيها كل مالبة قوية دعت الحكومة الفرنسية الى تأييد المشروع
الالمانى لسكة حديد بغداد ، وتشمل هذه الكتلة بالدرجة الاولى المولدين
الفرنسين فى البنك العثمانى وأصحاب الاستثمارات المالية الفرنسية فى
تركيا .

اعتقدت المصالح المالية الفرنسية المؤيدة للمشروع ان ذلك المشروع
سوف يكون بداية لعصر جديد من الازدهار والرخاء فى الامبراطورية
العثمانية الامر الذى سيؤدى الى زيادة حمية وأهمية استثماراتها المالية
فى تلك الدول (١) .

أخذت الحكومة الفرنسية نفرة من الزمن موففا مؤيدا خوف
المصالح الفرنسية المالية ، فقد اتفقت البنوك الفرنسية عام ١٨٩٩ مع البنك
الالمانى حول ادارة مشروع سكة حديد سمرة - فصة كما وتم الاتفاق
فيما بينها كذلك حول توزيع الحصص فى مشروع مد سكة حديد بغداد
علاوة على الاتفاق حول السعي للحصول على التأييد الدبلوماسى لدول
تلك المصالح لغرض الحصول على امتياز المشروع .

وهكذا قام المسيو كونستانس **CONSTANS** السفير الفرنسى

(١) قدرت قيمة ما تسيطر عليه المصالح الفرنسية فى
الامبراطورية العثمانية فى عام ١٩٠٣ بحوالى الثلاثة اعماس (ما يقدر
بالف وخمسمائة مليون من الفرنكات) الالتزامات العامة للخزانة
العثمانية ، وقدرت قيمة الاستثمارات الفرنسية فى مشاريع السكك
الحديدية فى تركيا فى الوقت نفسه بمبلغ ٣٦٦ مليون فرنك واستثماراتها
فى المشاريع الصناعية والتجارية فى آسيا الصغرى بمبلغ ١٦٦ مليون
فرنك ، كما وقدرت قيمة استثمارات البنوك الفرنسية المختلفة فى فروعها
المنتشرة فى انحاء الشرق الاوسط بمبلغ ١٧٦ مليون فرنك ، وقدر
المجموع الكامل للاستثمارات الفرنسية فى الامبراطورية العثمانية بحوالى
الالفين ونصف مليون فرنك . راجع :

E. M. EARLE, P. 155:

في القسطنطينية بناء على طلب تلقاه من البنك العثماني باتخاذ موقف الحياد
حيال المفاوضات التي جرت بين البنك العثماني ووزارة الأشغال العامة
العسكارية بشأن سكة حديد بغداد .

وأيد المسيو ديلكاسيه DELCASSÉ وزير الخارجية الفرنسي
موقف سفيره في القسطنطينية على أساس أن المشروع المذكور لا يشكل
خبراً بالنسبة لفرنسا لمساهمة رؤوس الأموال الفرنسية فيه .

ومن الصعب حتى اليوم وبعد مرور حوالي السنة والتون عاماً
على القضية تقدير قيمة ذلك الموقف الحيادي الفرنسي في تقرير قيمته
المساعدة الحقيقية الذي قدمها ذلك الموقف الحيادي إلى المصالح الألمانية
في سبيلها للحصول على امتياز مد السكة .

فبالرغم من أن كافة الدلائل المتوفرة تشير إلى أن المصالح الألمانية
كانت باستطاعتها الحصول على الامتياز حتى ولو جوبهت بمعارضة فرنسية
فإن هناك عدد من الكتاب الفرنسيين على الأخص ممن يدافعون عن قيمة
الموقف الفرنسي آنذاك ويعلنون بأن المصالح الألمانية كان من المستحيل
عليها الحصول على الامتياز بدون مساعدة السفارة الفرنسية في
القسطنطينية^(١) .

لم يشر مشروع سكة حديد بغداد الصحافة والرأي العام الفرنسي
بشكل خاص في الفترة ١٨٩٩ - ١٩٠٢ على أن ربيع عام ١٩٠٢ شهد
بداية العاصفة الفرنسية ضد مشروع السكة وتحول وجهة النظر الرسمية
حياله عقب إعطاء السلطان عبد الحميد شركة سكة حديد الأناضول الامتياز
المبدئي لمسلك السكة .

(1) CHERADAME, P. 267; THE TIMES, AUGUST
19. LONDON 1899; HELFFERICH, DIE
VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES P. 124.

ويعود السبب في التحول المذكور في وجهة النظر الرسمية حين
المشروع الى نوعين من الاعتبارات :-

١ - اعتبارات داخلية املتها الصيحات المادية بالتمصب القومي المتطرف ،
تلك الصيحات التي كانت تنادى بوجوب احترام والسعي لتحقيق
الرسالة التاريخية لفرنسا في منطقة الشرق الاوسط نظرا لوجود
المصالح الثقافية والدينية والروحية لفرنسا هناك وقد زاد من عدا
اصحاب هذا الاتجاه للمشروع مساهمة المائيسا العدو التقليدية
لفرنسا فيه .

٢ - اعتبارات خارجية املتها الظروف الدولية ، فقد كانت روسيا الدولة
الحليفة الوحيدة لفرنسا التي يمكن الاعتماد عليها في اى ظرف
أو قضية ، ولما كانت روسيا في تلك الآونة معارضة لمشروع السكة
فقد اجبرت فرنسا عمليا على معارضة المشروع الذي دأت فيه
روسيا خطراً عسكرياً واقتصادياً يهدد استراتيجيتها وحدودها
بالإضافة الى اطماعها التاريخية في المنطقة .

اتار اعطاء الامتياز المبدئي للامان ضجة في البرلمان الفرنسي ووقف
النائب الفرنسي فوريه FIRMIN FAURE مطالبا بأخذ قرار
برلماني بتقييد المساهمة الفرنسية في المشروع . وجاء في كلمته :

"THE ISSUE OF DEBENTURES, STOCKS OR BONDS
DESIGNED TO PERMIT THE CONSTRUCTION OF THE
BAGHDAD RAILWAY SHALL NOT BE AUTHORISED
IN FRENCH TERRITORY EXCEPT BY VOTE OF THE
CHAMBER OF DEPUTIES".

وقام النائب المذكور عقب ذلك بمهاجمة مشروع سكة حديد بغداد
محتجاً بتهديده لمركز فرنسا في الشرق الاوسط وتهديده للطمأنينة
الروسية في منطقة القوقاز . كما وهاجم نائب باريس المذكور المساهمة
الفرنسية المادية في المشروع هجوما عنيفا بقوله :

م - ٧ سكة حديد بغداد

"IT IS PANAMA THAT IS BEING PREPARED DOWN THERE. DO YOU CHOOSE, PERCHANCE, MY DEAR COLLEAGUES, TO ALLOW FRENCH CAPITAL TO BE RISKED IN THIS SCHEME WITHOUT PRONOUNCING IT FOOL HARDLY ? DO YOU CHOOSE TO ALLOW THE GREAT BANKS AND THE GREAT INVESTMENT SYNDICATE TO REALIZE CONSIDERABLE PROFITS AT THE EXPENSE OF THE SUBSCRIBERS ? IF THAT IS HOW DO YOU FEEL YOU SHOULD COME TO THE DEFENSE OF FRENCH CAPITAL, WELL AND GOOD, BUT YOU WILL PERMIT ME TO DISAGREE WITH YOU"(1).

حاولت الحكومة الفرنسية في البداية الوقوف أمام مهاجمي فكرة المساهمة الفرنسية في البرلمان ، فلقى المسيو ديلكاسيه وزير الخارجية الفرنسي بيان أمام البرلمان تقي فيه تعاون الدبلوماسية الفرنسية مع المصالح الألمانية في محاولة الأخيرة للحصول على امتياز السكة ، وقال فيه مدافعا عن فكرة المساهمة الفرنسية تـ

"I VENTURE TO ASK HOW IT CAN BE PREVENTED, AND, I INQUIRE OF THE CHAMBER WHETHER WHEN SUCH AN ENTERPRISE HAS BEEN ARRANGED AND DECIDED UPON, IT IS NOT PREFERABLE THAT FRENCH INTERESTS SO CONSIDERABLE IN THE EAST, SHOULD BE REPRESENTED THERE IN".

ووعده ديلكاسيه في نفس الوقت باتخاذ كافة الاجراءات لضمان حصه فرنسية في المشروع تساوي الحصه الألمانية فيه . وعندما قدم

(1) G. KREBS. DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN-POLITIK P. 36; EARLE. PP. 155-56; BUTTERFIELD, P. 36.

ولمراجعة نص خطبة النائب فورييه في البرلمان . راجع :

معاشر جلسات مجلس النواب الفرنسي لعام ١٩٠٢ .

JOURNAL OFFICIAL, DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 1468. MARS 25, PARIS 1902.

مشروع قرار النائب فوريه الخاص برفض التعاون الفرنسي في المشروع
رفض قراره بأغلبية ٣٩٨ ضد ٧٢ صوتاً^(١) .

طلبت المصالح الفرنسية في عام ١٩٠٣ بإنشاء شركة فرعية لشركة
سكة حديد الأناضول تأخذ على عاتقها مهمة اتمام العمل في مد السكة
بحو بغداد ، غير ان ديلكاسيه رفض هذه المطالب مدعياً بأن شركة سكة
حديد الأناضول هي شركة ألمانية قبل كل شيء وعلى هذا الاساس فإن
ألمانيا ستبقى دائماً مسيطرة عليها ولهذا فقد أعلن عن رفضه اعطاء المصالح
الفرنسية حصة في السكة^(٢) .

وكمحاولة لانقاذ الموقف اقترح في آب ١٩٠٣ ان يعطى الالمان
رئاسة الشركة المقترحة لانعام بناء السكة مع اعطائهم حصة تعادل ٤٥٪
من مجموع أسهم الشركة - بضمنها ١٠٪ من الأسهم تعطى لشركة سكة
حديد الأناضول - وان تعطى فرنسا ٤٥٪ كذلك من مجموع الأسهم ،
أما الباقي فيحتفظ به للمجموعات المالية الأخرى . واخبرت الهيئات
الألمانية المسيو اوبيونو AUBYNEAU المدير العام للبنك
العثماني في القطنطينية عن احتمال قبول شركة سكة حديد الأناضول لمثل هذه
المقترحات ، غير ان تلك المصاعى لم تخرج بأي نتائج ايجابية في
النهاية^(٣) .

على ان الحكومة الفرنسية ما لبثت في تشرين الاول ١٩٠٣ ان
اظهرت موافقاً عدائياً رسمياً للمشروع عندما اصدرت اوامرها الى بورصة
باريس بمنع كافة الأسهم والسندات الخاصة بسكة حديد بغداد من
التداول البيع أو الشراء في البورصة الفرنسية .

(١) محاضر جلسات مجلس النواب الفرنسي . المصدر السابق
نفس التاريخ والصفحة وكذلك .

BRITISH DOC. VOL. 2. PP: 82-82;

(2) D. G. P. VOL: A PP: 445-46;

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٥٦ - ٤٥٧ .

يفسر موقف الحكومة الفرنسية الأخير - بالإضافة الى العوامل ذات الطابع القومي والدولي لمعارضة ألمانيا بصفة عامة على النحو الذي سبقت الإشارة اليه - بأنه نتيجة للحملة الصحفية الشديدة التي اعلتها الصحف والمجلات الفرنسية ضد مشروع السكة الذي اعتبرته تلك الصحافة كتهديد مباشر للمصالح الفرنسية ومن الواجب بالنتيجة مقاومته بكافة السبل المتوفرة تحت تصرف الحكومة الفرنسية^(١) .

كما وان التخوف من تحول التجارة الدولية عن المرور الى الهند والشرق الأقصى عن طريق قناة السويس الى المرور عن طريق السكة المقترحة ووادي الرافدين ، أدى الى تخوف بعض الاوساط المالية الفرنسية (يضمها بنك الكريدييه ليوني **LE CREDIT LYONNAIS** ذو النفوذ الواسع في جنوب ووسط فرنسا) ومطالبتها بمعارضة المشروع .

ولم يشن تهديد الحكومة الفرنسية أسهم شركة سكة حديد الاناضول من البيع والتداول في البورصة الفرنسية ، المصالح الفرنسية المعنية عن السير في مساعيها للتفاهم مع ألمانيا حول الموضوع ، وقال الميو ادوين مدير البنك العثماني في القسطنطينية معلقا على موقف ديلكايه المعارض للمشروع بأن ذلك لا يؤثر على موقف البنوك الفرنسية المؤيد له^(٢) .

كسأت المصالح المالية الألمانية محتاجة دائما وابداً الى مساهمة رؤوس الاموال الفرنسية في المشروع بالنظر لعدم توفر الامكانيات المادية لديها لانعام المشروع لوحدها ، وقدمت المصالح الألمانية الى فرنسا

(١) من المجلات الفرنسية الهامة التي هاجمت المشروع آنذاك
**REVUE DES DEUX MONDES; QUESTIONS
DIPLOMATIQUES ET COLONIALES.**

راجع :

G. KREBS, P. 26:

(2) D. G. P. VOL: 17: PP: 180-81:

كل ما في وسعها تقديمه من الفرص للحصول على تعاونها ومشاركتها معها ، ولهذا السبب يجد الباحث امرأ طبعياً تلك الرسالة التي بعث بها الهر ردولان RADOLIN سفير ألمانيا في القسطنطينية الى الميسو روفيه ROUVIER رئيس الوزراء الفرنسي والتي أعلن فيها رغبة ألمانيا في اعطاء فرنسا أول الفرص في المساهمة في سكة حديد بغداد^(١) .

لمح روفيه في تشرين الاول ١٩٠٥ الى ترحيه بالمقترحات الألمانية الموالية لفكرة المساهمة الفرنسية « غير ان الترحيب الفرنسي المذكور لم يكن قوياً تماماً ولا يجب المبالغة في تقدير قيمته نظراً لان السياسة الفرنسية حينذاك كانت تسير جنباً الى جنب مع السياسة العامة لبريطانيا . عكزت الازمات الاولى حول مراكش جو العلاقات الاوروبية منذ عام ١٩٠٥ وخلقت مجالا جديداً لسياسة سوء التفاهم بين ألمانيا وفرنسا نتيجة لصراع الدولتين حول تلك المنطقة الامر الذي اخر اجراء اي مفاوضات جديدة بشأن سكة حديد بغداد بينهما حتى عام ١٩٠٩ .

ولقد ارادته بعض الدوائر الفرنسية ان تلعب بورقة قضية سكة حديد بغداد لابقاف ألمانيا عن توغلهما في مراكش وطالبت نفس تلك الدوائر بمقعد اتفاقية مع ألمانيا تنص على اعتبار مراكش منطقة نفوذ فرنسية سرقة مقابل اعطاء بغداد الى ألمانيا .

وترددت في باريس عام ١٩٠٥ عقب سقوط ديلكاسيه وفي فجر مؤتمر الجزيرة اقول مفادها ان الميسو روفيه رئيس الوزارة الفرنسية تقرب الى السفير الألماني في باريس لغرض عقد اتفاقية ألمانية - فرنسية لضمان حرية التصرف الألمانية في تركيا مقابل اعتراف ألمانيا بالمصالح

(١) المصدر السابق ، الجزء الخامس والعشرون ، ص ١٩٤ .

الفرنسية الخاصة في مراكش^(١) .

لم تقابل الاوساط العامة الالمانية بالسكثير من الحماس المقترحات
الفرنسية الخاصة بنسوية مشكلتي مراكش وبغداد دفعة واحدة ونادى
الهر باسمرمان BASSERMANN رئيس كتلة الوطنيين
الاحرار ، في الريخستاغ الالماني ، مجلس النواب ، بضرورة رفض
وزارة الخارجية الالمانية تلك المقترحات الفرنسية رفضاً باتاً .

(1) K. HELFERICH, DIE DEUTSCHE TURKEN
POLITIK, P. 18; FAY, THE ORIGINS OF THE
WORLD WAR, P. 228.

وفي نفس هذا الصدد كتب تارديو
عقب ذلك التاريخ بسنتين في إحدى المجلات الباريسية يؤكد على حتمية
المساهمة الفرنسية في المشروع قائلاً :

"GERMANY NEEDS CAPITAL, AND WHEN ONE
NEEDS CAPITAL, IT IS TO FRANCE THAT ONE COMES
IN SEARCH FOR IT, IT IS INEVITABLE, NECESSARY,
THEREFORE, THAT GERMANY COME TO US, SHE
WILL BE OBLIGED TO COME TO US SOONER OR LATER
TO SEEK CAPITAL FOR THE BAGHDAD ENTERPRISE".

وتحدث تارديو في مقاله عن المكائنة التي تتوقعها فرنسا من جراء
تقديمها المساعدة الى ألمانيا كاتياً :

"WHERE WILL THESE COMPENSATIONS BE
SOUGHT ? I HAVE NO HESITATION IN SAYING IN
MOROCCO THE ACT OF AL - GECIRAS MUST BE SET
ASIDE AND FRANCE MUST HAVE A FREE HAND IN
MOROCCO, ANY AGREEMENT ABOUT THE BAGHDAD
QUESTION WOULD BE MISCHIEVOUS IF IT CONCERNS
BAGHDAD ALONE, FOR THE GERMANS HAVING THE
CONCESSION IN THEIR POCKETS, THE POSITION OF
THE NEGOTIATORS WOULD NOT BE EQUAL ON THE
OTHER HAND IF THE AGREEMENT IS FOR TWO
PURPOSES, IF IT REFERS TO BAGHDAD AND
MOROCCO I REPEAT I BELIEVE IT WOULD BE BOTH
PRACTICAL AND DESIRABLE.

← مراجعة نص المقال :-

ولئن كان هذا الرأي هو رأى أحد رؤوس الكتل البرلمانية الألمانية .
فإن موقف الحكومة الألمانية اتجاه المشكلة (أو اتجاه مشكلة سكة حديد
بفداد على الأقل) كان يشير دائماً الى قبول فكرة التفاهم مع فرنسا فمتدا
لح المسير بورجوا **BOURGOIS** وزير الخارجية الفرنسي
في مايس ١٩٠٦ الى قبول حكومته لفكرة التفاوض مع ألمانيا حول القضية
إذا ما اتخذت ألمانيا خطوة المبادرة في ذلك الصدد ، تلقى رادولان السفير
الألماني في باريس تعليمات من حكومته تطلب منه فيها ابلاغ الوزير
الفرنسي في حالة قيام الأخير بمساع جديدة في ذلك الصدد - عن
استعداد الحكومة الألمانية للتوصل الى تفاهم . غير ان رادولان لم يلقى
أى تعليمات جديدة أخرى من الحكومة الألمانية بشأن خطوة المبادرة
الأولى التي طالب بها الوزير الفرنسي (١) .

رد الهر شيرشكي **TSCHIRSCKY** سكرتير الدولة الألماني
للشؤون الخارجية على مذكرة بعث بها اليه في ٥ تموز ١٩٠٦ الهر
كفينر مدير البنك الألماني معلماً فيها الوزير الألماني عن رغبة المصالح
الفرنسية في المشاركة في بناء السكة . وجاء في رد المسؤول الألماني ان
الحكومة الألمانية ترحب تماماً بمشاركة رؤوس الاموال الفرنسية في
المشروع وترغب في الحصول على تلك المشاركة وان مثل ذلك الامر
سيزيل معارضة الحكومة الفرنسية للمشروع ويؤدي الى سماح الحكومة
الفرنسية لاسهم شركة سكة حديد بفداد بالتداول في البوصة الفرنسية
من جديد .

لم يستفد الهر كفينر الذي كان في باريس في تلك الأونة من

ANDRE TARDIEU, LA POLITIQUES EXTERIEURE
DE L'ALLEMAGNE, QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET
COLONIALES. REVUE DES DEUX MONDES, PP. 340-41.
VOL. 23. PARIS 1907.

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 204-205:

عرض حكومته التفاهم مع المسؤولين الفرنسيين حول عقد اتفاق وترك باريس بدون اجراء اى مفاوضات اخرى الامر الذى سبب ارتياح الحكومة البريطانية التي كانت تخشى من توصل الالماني والفرنسيين الى اتفاق بشأن السكة .

على ان الهر زاندر ZANDER رئيس شركة سكة حديد بغداد حاول من جانبه اقناع الميو اوبوينو مدير البنك العثماني في القسطنطينية بفكرة قيام الالماني بايصال سكة حديد بغداد بالمشروع الفرنسي لسكة حديد سوريا على اساس مشاركة كل من الطرفين في كل من المشروعين الامر الذى يعطي الالماني منافذ على البحر الابيض المتوسط في سوريا ويعطي الفرنسيين في نفس الوقت منفذ الى وادي الرافدين .

وفشلت المحاولة نتيجة لاصرار مدير البنك العثماني على عدم قبول الفكرة ما لم تشارك بريطانيا فيها الامر الذى رفضته المصالح الالمانية . والواقع ان فرنسا ارادت آنذاك ابقاء علاقات ودية بينها وبين بريطانيا ولهذا السبب فقد كانت تصر على مشاركة بريطانيا في كل المحادثات التي يمكن ان تجرى بشأن مشروع السكة .

غير ان بريطانيا لم تكن مخلصه تماما لصدقتها فرنسا ، ففي عام ١٩٠٩ أعلنت عن عزمها على الحصول على حق بناء القسم الجنوبي من السكة الامر الذى خلق جو من المرارة لدى الاوساط الفرنسية التي رأت في التصرف البريطاني المذكور عملاً يتنافى مع مقتضيات الصداقة وامراً مملوفاً بحب الانتفاع الشخصي . وقد سبب ذلك التصرف البريطاني رد فعل في فرنسا حيث قامت دعوة قوية تنادي بضرورة تقليص الموقف البريطاني ووجوب سعي فرنسا للحصول على مشاركة فرنسية في المشروع دون النظر الى اعتبارات الصداقة مع بريطانيا .

أعلن الميو بيخون PICHON وزير الخارجية

الفرنسي عن الموقف الجديد لحكومته عندما اخبر المسؤولين البريطانيين ان فرنسا سوف تسعى للحصول على التمييز الذي تريده فيما لو قامت بريطانيا بالسعي للحصول على القسم الجنوبي من السكة . وأعلن السيد كامبون P. CAMBON السفير الفرنسي في لندن ان أمر عقد اتفاقية بين بريطانيا وألمانيا تخص اعطاء الاولى حق مد القسم الجنوبي من السكة فيه غمط لمصالح فرنسا وروسيا وان فرنسا لا توافق على ذلك وان اعطيت حصة في المشروع عن طريق اعطائها قسم من السكة (١) .

واخبرت فرنسا تركيا في ٦ كانون الثاني ١٩١٠ ان فرنسا سوف تسعى للحصول على امتياز لد سكة حديدية تربط سكة حديد سوريا بسكة حديد بغداد فيما لو قامت بريطانيا بالحصول على القسم الجنوبي من سكة حديد بغداد واستتملت فرنسا لتحقيق ذلك المطلب ورقة المساومة مع تركيا على أساس اعطائها الامتياز الموافقة الفرنسية على زيادة نسبة الضرائب الكمركية في تركيا مقابل الحصول على الموافقة التركية حول المقترحات الفرنسية .

ولقد بقيت فرنسا حتى ذلك الحين الدولة الوحيدة التي كانت تهدد جدياً بعدم اعطائها الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية ما لم تستجيب الحكومة التركية لطلباتها بشأن سكة حديد بغداد .

طلب حلمي باشا عندما كان في باريس من الحكومة الفرنسية اعطاء موافقتها على زيادة نسبة الضرائب الكمركية في تركيا ، واجابت باريس مطمئة ان الحكومة البريطانية والامانية تحصلان من تركيا على تعويضات على شكل امتيازات وان فرنسا هي الاخرى ترغب في الحصول على هذه

(1) BR. DOC. VOL. 6: PP: 352-353, 403-404; BUTTE-
RFIELD. P. 42.

التعويضات وطالبت الحكومة الفرنسية اعطائها امتياز مد سكة حديدية من حمص الى بغداد .

ورفض حلى باشا الطلب الفرنسي معلناً ان تركيا لا يمكن ان تسمح بخلق مناطق للنزوح في اراضيها عن طريق السكك الحديدية ، كما وعارضت الحكومة الالمانية المطالب الفرنسية على أساس انها تخرق اتفاق امتياز عام ١٩٠٣ القاضي باعطاء ألمانيا وحدها امتياز مد سكة حديد بغداد^(١) .

نبت الإشارة الى ان المفاوضات الالمانية - البريطانية التي كانت تجري في الوقت لاجل وضع تسوية ثنائية لقضية سكة حديد بغداد خلقت جواً من القلق في فرنسا ، كما وان روسيا استطاعت ان تنهي نزاعها مع ألمانيا بشأن السكة عن طريق عقد معاهدة بوتسدام بين الطرفين . وجاء دور بريطانيا عقب ذلك في محاولة التفاهم مع ألمانيا حول القضية الامر الذي سبب انزعاجاً في باريس التي رأت نفسها متخلفة عن الركب في محاولة التفاهم مع ألمانيا حول مشروع السكة .

قامت الحكومة الفرنسية خلال الاشهر الاولى من عام ١٩١٣ بساع جديدة لدى الحكومة الالمانية لتعرض عليها فكرة المشاركة الفرنسية في المشروع ، غير ان الشروط التي ارادت الحكومة الفرنسية فرضها كأساس للمفاوضات لم تلاق قبولاً من الاوساط الالمانية المعنية .

ومن جملة تلك المساع الفرنسية الطلب الذي تقدم به المسيو ديفوال

REVOIL مدير البنك الضماني في القسطنطينية آنذاك في ١

(١) سمعت الحكومة التركية لتهدئة الحكومة الالمانية عن طريق رفعت باشا وزير الخارجية التركي الذي ابلغ الحكومة الالمانية ان حكومته لا يمكنها الاخذ بنظر الاعتبار لفكرة مشروع سكة حديد حمص - بغداد لا ينجح عن تحقيق مثل هذا المشروع من مصاريف باهضة تثقل اعباء الخزانة التركية - راجع :

BUTTERFIELD, P. 42-43; D. G. P: VOL 27: P: 650:

تموز ١٩١٣ والذي طلب فيه اعطاء فرنسا حق مد القسم الجنوبي من اسكة (البصرة - الخليج العربي) مقابل موافقة فرنسا على المشروع الامر الذي لم يكن باستطاعة الحكومة الالمانية تحقيقه .

وردت ألمانيا على المقترحات الفرنسية ذاكرة ان مثل تلك المقترحات لا يمكن قبولها الا اذا ادت الى تفاهم كلي حول كافة مشاريع السكك الحديدية في آسيا الصغرى وبضمنها سكة حديد بغداد .

ولم يكن الجواب الفرنسي متوجها للمضي في المفاوضات فقد اعلنت فرنسا انها مستعدة لعقد التفاهم الكلي الذي طلبه الالمان غير أنها أعلنت في نفس الوقت عن عدم موافقتها على السماح بطرح أسهم شركة سكة حديد بغداد في البورصة الفرنسية ، وقد كانت هذه النقطة بالذات هي التي كان الهر زيمرمان ZIMMERMANN وكيل وزارة الخارجية الالمانية يعتبرها كأساس متوجها للتفاهم مع فرنسا (١) .

وفي ٢٣ تموز ١٩١٣ قدم الهر كارل هلففرش KARL HELFFERICH وكيل المدير العام لشركة سكة حديد الاناضول في القسطنطينية الى الهر زيمرمان مذكرة ضمنها المطالب الفرنسية لفرض عقد اتفاق مع ألمانيا وخلاصة ما تضمنته المذكرة المطالب التالية :

- ١ - ان المصالح الفرنسية ترغب في الحصول على امتياز سكة حديد سيواس - سيواس .
- ٢ - ان المصالح الفرنسية ترغب في الحصول على امتياز سكة حديد سيواس - ديار بكر .
- ٣ - ان المصالح الفرنسية ترغب في الحصول على امتياز سكة حديد نقطة على السكة السابقة الى ايرسنگجان ERSINGJAN

(١) المصدر السابق ، الجزء ٣٧ ، ص ٤٨٧ - ٤٨٨ .

٤ - ان المصالح الفرنسية ترغب في بناء سكة حديدية من حلب الى
مسكينة .

وبالاضافة الى ما سبق ذكره فقد اعلن الفرنسيون عن رغبتهم المحتملة
في السيطرة على خط سكة حديد الحجاز كذلك .

اعتبرت ألمانيا المطالب الفرنسية بالرغم من الباقية التي جاءت بها
أساساً صالحاً لاجراء مفاوضات بشأن الوصول الى اتفاق حول الموضوع
لان المقترحات التي جاءت بها المصالح الفرنسية كانت محددة وثابتة ويمكن
التفاوض على أساسها^(١) .

والى جانب رغبة كل من فرنسا وألمانيا في اجراء مفاوضات لاجل
الوصول الى تسوية حول المشكلة فقد اظهرت الحكومة التركية نفسها
آنذاك ترجيحاً يمثل هذا الاتفاق الالماني - الفرنسي .

فقد عقدت الحكومة التركية عقب معاهدة بوخارست (١٠ آب ١٩١٣)
الزعم على وضع نهاية للمعارضة الفرنسية لمشروع السكك الحديدية في
آسيا الصغرى ووطدت تركيا الزعم على الحصول على المساعدات المالية
الفرنسية لغرض تطوير تركيها . ذلك لان الهزائم التي لحقت بالدولة
العثمانية عقب حربها مع ايطاليا وحروب البلقان اثقلت كاهل الخزينة
التركية وتركها شبه خاوية علاوة عن اظهارها مقدار عاجز طرق المواصلات
التركية عن الأبقاء بمنطلقات الحياة المصرية خصوصاً في أوقات الحروب
والازمات .

ارادت الخزنة التركية الحصول على مزيد من المال لدعجها
القاهر عن طريق زيادة نسبة الضرائب الكمركية ، ولما كان تقرير تلك
الزيادة مشروطاً بموافقة الدول الأوروبية الكبرى ومن ضمنها فرنسا ، فقد
سعت تركيا الى التقرب من فرنسا ومراعاتها لاجل الحصول على تلك

(1) BUTTERFIELD, PP. 42-43.

الزيادة ، كما وسعت في نفس الوقت الى الحصول على قرض من البنوك
الفرنسية للمساعدة في تغطية العجز المالي في خزائنها .

ولما كانت تلك المسائل مرتبطة بشكل أو بآخر بقضية السكك
الحديدية في آسيا الصغرى وبقضية التفاهم الألماني - الفرنسي بشأنها ،
فقد سعت الحكومة التركية الى التوسط بين ألمانيا وفرنسا لفرض اتصال
الطرفين الى الاتفاق المنشود على أساس السعي لدى كل من البنك الألماني
والبنك العثماني في محاولة لتقريب شقة الخلاف بينهما . وتطبيقا لهذه
السياسة ارسلت الحكومة التركية جواد بك أحد وزرائها الى باريس
للدخول مع الحكومة الفرنسية في مفاوضات في ذلك الصدد .

وعقدت في برلين في ١٩ و ٢٠ اب ١٩١٣ وفي ٢٤ و ٢٥ و ٢٦ أيلول
من نفس العام اجتماعات عامة بين الفرنسيين والألمان لوضع سيرة لاتفاق
بينهما حول الشؤون المتعلقة بالاستثمارات السامة لكل من الطرفين في
تركيا .

مثلت المصالح الألمانية في الاجتماع على شكل وفد ترأه كل من الدكتور
كفيتر والدكتور هلفريش ، أما الوفد الفرنسي فقد ترأه البارون نوفليز
احد مدراء بنك فرنسا ، ولقد كان

BARON DE NEUFLEZ

مفروضاً ان يقتصر الاجتماع على حضور الوفدين الماليين الفرنسي والألماني
غير ان الاجتماع حضره في الواقع ممثل عن وزارات الخارجية لكل من
ألمانيا وفرنسا وتركيا .

وتم خلال اجتماعات برلين التظلم على عدد من المشكلات التي كان
يخيل للمجتمع من قبل صعوبة التظلم عليها واعطت تلك الاجتماعات في
النهاية نتيجة ايجابية لخلاف بين فرنسا وألمانيا ظل قائماً منذ نهاية القرن التاسع عشر
تقريباً ، فقد تم التوصل في خلال تلك الاجتماعات الى عقد اتفاقية سرية
وقعت في ١٥ شباط ١٩١٤ واعتبرت من أهم الاتفاقات السرية الدولية

التي عقدت قبل الحرب العالمية الاولى (١) .

وتورد هنا اهم النقاط التي اشتملت عليها اتفاقية شباط ١٩١٤ المذكورة :

١ - الاعتراف بمنطقة شمال الأناضول كمناطق للمنفوذ الفرنسي في الشؤون المتعلقة بالسكك الحديدية هناك .

٢ - الاتفاق على ربط سكة حديد بغداد بسكة حديد البحر الاسود المقترحة .

٣ - الاتفاق على عقد اتفاقيات بين الطرفين بشأن قضايا النقل بواسطة السكك الحديدية - اضيفت تلك الاتفاقيات الى الاتفاقية الاصلية عقب ذلك - في نفس الوقت الذي تم التفاهم فيه على ان يتم انشاء ميناء هيركاليا HERCALEA بواسطة شركة ألمانية - فرنسية .

٤ - اعترفت المصالح الألمانية بسوريا كمناطق للمنفوذ الفرنسي خصوصا فيما يخص المسائل المتعلقة بحق فرنسا في مد سكة حديدية من طرابلس على البحر الابيض المتوسط الى دير الزور . وعقدت اتفاقية بين شركة سكة حديد بغداد وشركة سكة حديد سوريا (الفرنسية) في ذلك الصدد واهضت الاتفاقية الاخيرة الى الاتفاقية الاصلية .

(١) ان اتفاقية عام ١٩١٤ الألمانية - الفرنسية هي اتفاقية وقعتها المصالح المالية الألمانية - الفرنسية ولهذا السبب لم تعتبر من الاتفاقيات الرسمية بين الحكومتين الألمانية والفرنسية وذلك بالرغم من الموافقة الرسمية لحكومتى ألمانيا وفرنسا على محتويات تلك الاتفاقية على شكل توقيع كل من المسيو بونسوت M. PONSOT
سفير فرنسا في ألمانيا والهرفون روزنبرغ HERR. VON ROSENBERG
احد كبار موظفي وزارة الخارجية الفرنسية عليها . راجع :
EARLE. P. 249.

٥ - اعترفت المصالح الفرنسية بأن المناطق التي تمر بها سكة حديد الاناضول وسكة حديد بغداد تعتبر مناطق للنفوذ الألماني . وتم الاتفاق حول اختيار منطقة حيادية في شمال سوريا تعتبر كخط فاصل بين مناطق النفوذ الفرنسية والألمانية لأجل استبعاد كل الخلافات التي يمكن ان تحصل من احتكاك محتمل بين المصالح الألمانية والفرنسية في المنطقة .

٦ - التزم كل من البنك الألماني والبنك العثماني بأحترام الحقوق المتقابلة لكل واحد منهما وبعدم السعي بصورة مباشرة أو غير مباشرة للقيام بأي عمل من شأنه تعطيل أمر إنشاء السكك الحديدية في تركيا asiوية .

٧ - تم الاتفاق على السعي لبذل جهود دبلوماسية ومالية لغرض زيادة مدخولات تركيا لتمكينها من القيام بتمويل مشاريع السكك الحديدية في أراضيها على الأقل ، بالإضافة الى اتفاق الجانبين على مساهمات من الخزانة العثمانية لغرض تمويل تنفيذ مشاريع السكك الحديدية التي امكنهما الحصول على امتيازاتها من قبل أو التي سيحصل على امتيازها في المستقبل وذلك بنسبة تعادل النسبة التي يحصل عليها الطرف الثاني من تلك المساعدات .

٨ - وافق البنك الألماني على شراء كل ما يملكه البنك العثماني من أسهم وسندات في شركة سكة حديد بغداد والمؤسسات التابعة لها الى حد ٦٩٩٤٠٠٠٠٠ فرنك^(١) .

وقعت الاتفاقية النهائية من قبل كل من السيد سيرجن SERGENT مساعد مدير بنك فرنسا والسيد كالابكا KALAPKA السكرتير العام

(1) BUTTERFIELD, P. 45; EARLE, P. 247-48; D. G. P. VOL. 37: PP: 498-501:

للبنك المماني من الجانب الفرنسي اما الجانب الالماني فقد وقع بالنيابة عنه الدكتور فون هفريش .

وبالرغم من ان اتفاقية ١٥ شباط ١٩١٥ لم تكن اتفاقية ذات صبغة رسمية بين ألمانيا وفرنسا ، فإن الرأي استقر بين حكومتى الدولتين المميتين وغيرهما من الحكومات على اعتبارها من الاتفاقيات الدولية التى تربط الحكومتى الالمانية والفرنسية بصورة رسمية .

وقد بين هذا الموقف بجلاء من خلال مذكرة بحث بها البارون بينيس **BARON BEYENS** سفير بلجيكا فى برلين الى المسيو دافيلون **DAVIGNON** وزير الخارجية البلجيكي فى ٢٠ شباط ١٩١٤ عندما لفت السفير البلجيكي فى تلك المذكرة أنظار الحكومة البلجيكية بصورة رسمية الى وجود الاتفاقية والى ان الحكومة الفرنسية تعتبرها من الاتفاقيات الدولية^(١) .

جاءت اتفاقية عام ١٩١٤ فى صالح كل من ألمانيا وفرنسا ، فإن المصالح الفرنسية حصلت على امتيازات لمسكك حديدية فى تركيا الاسوية لمسافات تزيد على الالفى ميل مبعدة بذلك خطر احتمال السيطرة الالمانية على كافة طرق المواصلات فى تركيا . والى جانب ذلك فإن الاتفاق حول شراء البنك الالماني للاسهم والسندات الفرنسية فى سكة حديد بغداد ازاح عن كاهل المصالح الفرنسية عبئا مالياً ثقيلاً نظراً لرفض الحكومة الفرنسية المتواصل قبول طرح تلك الاسهم والسندات فى البورصة الفرنسية .

واذا كانت الاتفاقية مرضية لاطماع المصالح المالية الفرنسية ، فإنها كانت فى نفس الوقت مرضية للحكومة الفرنسية نفسها خصوصاً بعد

(1) DEUTSCHES AUSSENMINISTERIUM STENOGRAPHISCHE BERICHTE, LEGISLATUR PERIODE, 1 SESSION. VOLUME 291. P. 62746 BERLIN. 1913.

الموقف الحرج الذي وصفت فيه فرنسا عقب الاتفاق الألماني - الروسي حول مناطق النفوذ في إيران وسكة حديد بغداد (اتفاق بوتسدام) - فقد أصبحت لفرنسا عقب اتفاقية عام ١٩١٤ مع الألمان سياستها الخاصة بهما والمستقلة عن السياسة الروسية في الشرق الأوسط (١) .

استفادت الدبلوماسية والمصالح المالية الألمانية هي الأخرى من الاتفاقية ، فقد اعترفت فرنسا لألمانيا في الاتفاقية بمناطق النفوذ في الشرق الأوسط تشمل وسط وجنوب الأناضول بالإضافة إلى شمال سوريا ووادي الرافدين ، كما وحصلت المصالح المالية الألمانية على حق السيطرة الكاملة على سكة حديد بغداد إلى جانب ضمانها انتهاء المعارضة الفرنسية للمشروع وتوقف الأخيرة عن وضع المصاعب والعراقيل في وجه التغلغل الألماني . أما الشرط الخاص بالتعاون الألماني - الفرنسي لأجل تقديم المساعدة المادية إلى تركيا فكان يعني بالنسبة لألمانيا مساهمة فرنسية غير مباشرة في بناء الأنعام المتبقية من سكة حديد بغداد .

لم ترحب كل من ألمانيا وفرنسا فقط باتفاقية عام ١٩١٤ ، بل إن تركيا هي الأخرى رحبت بها وأكد السلطان حال علمه بالأمر عن قبوله لامتيازات السكك الحديدية للبحر الأسود والسكك حديد سوريا ، كما وإن نفس الاتفاقية اعتبرت بالنسبة للحكومة العثمانية كبادرة طيبة تشير إلى اتفاق الدول الكبرى وتعاونها بشأن تركيا ، ذلك الاتفاق والتعاون الذي كانت العاصمة العثمانية تطلبه من تلك الدول لغرض زيادة نسبة الضرائب الكمركية في بلادها ، وعلاوة عن ذلك هناك سبب آخر في تفسير قبول

(١) أعطت حكومة القيصر موافقتها على إنشاء فرنسا لسكة حديد البحر الأسود ، غير أنها جعلت تلك الموافقة مشروطة بقيام روسيا بمد عدد من خطوط السكك الحديدية على حدود القوقاز قبل قيام فرنسا بمد السكة وذلك لتأمين حماية تلك المناطق - راجع : EARLE. P. 250:

م - ٨ سكة حديد بغداد

الحكومة الثمانية ورغائها على الاتفاقية ، فقد وضعت الاتفاقية حداً لبعض المصاعب والمخالفات التي كانت تعوق سبيل الاستمرار في مد السكك الحديدية في آسيا الصغرى في الوقت الذي كانت ترغب فيه تركيا رغبة شديدة أن تسم تلك الانشاءات بالنظر لما كانت تقعه عليها من آمال في تطوير اقتصادياتها وتميز بلادها .

وقدمت فرنسا في ٣١ آذار ١٩١٤ مذكرة الى وزارة الخارجية البريطانية تخبرها فيها بوجود الاتفاقية بصورة غير مباشرة ، فقد أكدت المذكرة على ان فرنسا ترغب في التعاون مع ألمانيا من أجل حفظ استقلال الامبراطورية العثمانية^(١) .

لأقت الاتفاقية نوعاً من الانتقاد في الاوساط البريطانية بالنظر لما منحه الى فرنسا من امتيازات في الشرق الاوسط ، ووقف السير مارك سايكس MARK SYKES أحد كبار المهتمين بشؤون الشرق الاوسط في مجلس العموم البريطاني مطلقاً ان الوضع الجديد هو أسوأ من الوضع القديم بالنسبة لبريطانيا ، وحذر النائب البريطاني الحكومة البريطانية قائلاً :

"THE POLICY OF THE FRENCH FINANCE WILL PRODUCE EVENTUALLY THE COLLAPSE OF THE OTTOMAN EMPIRE.. TAKE THE PROPOSED LOAN ARRANGED WITH THE FRENCH GOVERNMENT FOR SOMETHING OVER 20,000,000 POUNDS IN ORDER TO GET THIS, THERE ARE CONCESSIONS WHICH I CAN NOT HELP FEELING ARE MORE BRAZEN AND MORE FATAL THAN ANY I HAVE SEEN, THE EXISTING RAILWAYS IN SYRIA MEANDER FOR MILES TO AVOID LEGITIMATE PROFIT IN ORDER TO EXTORT A GUARANTEE..".

"IN PRACTICE, LOANS, KILOMETRIC GUARANTEE MONOPOLIES, AND FINANCED NATIVE PRESS, MUST,

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 606-607:

WHETHER THE FINANCIERS DESIRE IT OR NOT, PAVE THE WAY TO ANNEXATION..".

"THE OTTOMAN EMPIRE IS SHAKEN, AND THE COSMOPOLITAN FINANCIER IS NOW STAKING OUT THE LAND INTO SPHERES OF INTEREST. AN EMPIRE MAY SURVIVE DISASTER BUT IT CAN NOT SURVIVE EXPLOITATION. A COUNTRY LIKE TURKEY WITHOUT LEGISLATIVE CAPACITY, WITHOUT UNDERSTANDING WHAT THE ECONOMICS OF EUROPE MEAN, AND AT THE SAME TIME RICH, IS A LAMB FOR SLAUGHTER"(1).

لم توضع بنود اتفاقية شباط ١٩١٤ منذ توقيعها وحتى قيام الحرب العالمية الاولى موضع التنفيذ وذلك بالنظر للمفاوضات الالمانية - البريطانية التي كانت دائرة في تلك الفترة بشأن الوصول الى اتفاق ثنائي بينهما حول سكة حديد بغداد ، ذلك لان الاوساط المالية البريطانية بالرغم من المعارضة التي ابدتها حيال اتفاقية عام ١٩١٤ بين المصالح الالمانية والفرنسية ، استمرت في معادلتها مع الالماني لتوقيع اتفاقية ثنائية في ذلك الشأن .

(١) يجب الملاحظة هنا ان السير هارك سايكس هو الذي خولته الحكومة البريطانية خلال الحرب العالمية الاولى مهمة التفاوض مع فرنسا بشأن تقسيم مناطق النفوذ بين الدولتين في الشرق الاوسط ، وهو نفسه الذي وقع مع زميله جورج بيكو G. BICOT المعاهدة السرية الشهيرة التي تحمل اسميهما (سايكس - بيكو) بشأن تقسيم سوريا ووادى الرافدين الى مناطق للنفوذ الفرنسي - البريطاني على التوالي .
لاجل مراجعة نص خطاب سايكس في مجلس العموم البريطاني . راجع :
PARLIAMENTARY DEBATES HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 59. PP. 217-2189, LONDON 1914.

الفصل الثالث

روسيا والسكة

كانت لدى روسيا منذ البداية أسبابها الخاصة لمعارضة مشروع سكة حديد بغداد ، فروسيا الموجودة على أبواب ، الرجل المريض ، كانت تنتظر حلول الداعة لآخذ حصتها من تركته ، ولهذا السبب فأن محاولة الطبيب الألماني لإنقاذه من الموت لم تحل في نظر الحكومة الروسية ابدا .

وهكذا نجد ان تطور العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية بين ألمانيا وتركيا بالإضافة الى التعاون المـكـرى بين الدولتين لم تكن من الأمور التي يسبقها حكومة القيصر تجاهلها وعدم الالتفات إليها .

ولقد شعرت روسيا منذ البداية ان ألمانيا لا ترغب فقط في زيادة وتقوية علاقاتها الاقتصادية مع الامبراطورية العثمانية ، بل انها تريد في الواقع اكساب مناطق نفوذ ألمانية في تلك الامبراطورية حسب مفاهيم نظرية أو خطة التوسع الألماني نحو الشرق "DRANG NACH OSTEN" الأمر الذي يفرق مساعي روسيا من أجل تحقيق طموحها في الوصول الى المياه العذبة على الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط ، ورأت روسيا في مشروع سكة حديد بغداد مانعاً يحول بينها وبين الوصول الى تلك الأهداف .

وللاعتبارات الحرية كذلك أثرها في تقرير سياسة العداء الروسى تجاه مشروع السكة منذ بدء المتاداة به ، فأن روسيا كانت تناقض اى تطوير حديث في وسائل النقل والمواصلات في الامبراطورية العثمانية ، محتجة بأن طرق المواصلات والنقل الحديثة يمكن ان تشمل في يوم ما ضد روسيا نفسها في حالة قيام نزاع مسلح بينها وبين تركيا .

وهكذا عارضت روسيا مشروع سكة حديد بغداد منذ اعلان السلطان عبد الحميد عن رغبته في اعطاء المصالح الألمانية امتياز لمذ السكة اى منذ عام ١٨٩٩ تقريباً ، فقد شنت الصحف الروسية في تلك الآونة حملة شديدة ضد المشروع واصفة اياه بالتصرف غير الصديق من جانب ألمانيا وبكونه مؤثراً على المصالح الاقتصادية الحيوية لروسيا في المنطقة ، ووصف المشروع كذلك في روسيا بكونه منافسة خطيرة لمشاريع السكك الحديدية الروسية في القوقاز وللشروع الروسى لسكة حديد ايران بل وحتى لمشروع سكة حديد عبر سيبيريا (١) .

والى جانب ذلك فإن تحقيق فكرة ربط مشروع سكة حديد الاناضول بسوريا بضرب في الصميم الحلم الروسى الخاص بسكة حديدية من ارمينيا الى الاسكندرون لتكون واسطة لربط روسيا بالياه الدافئة بصورة مستمرة طوال أيام السنة . أما القسم الخاص بوادى الرافدين من مشروع سكة حديد بغداد ، فقد اظهرت روسيا معارضتها له لانه يفتح كما رأى أمام الاقتصاد الألماني أبواب اسواق الخليج العربى وايران وحتى افغانستان ويضع حقول النفط الثنية في العراق تحت تصرف ألمانيا مما يشكل ضربة لحقول النفط الموجودة في جنوب روسيا . ولكل هذه الاعتبارات صحت روسيا الى معارضة مشروع سكة حديد بغداد الذى رأى فيه خطراً يهدد اصلاحها ومصالحها الاقتصادية والحربية واطمأنتها التاريخية في المنطقة (٢) .

(١) تم انشاء سكة حديد ايران من ميناء ريشت الى طهران على يد روسيا في ايلول ١٨٩٩ . راجع :
RUSSIA'S TIGHTENING GRIP ON PERSIA, THE
GLOBE AUGUST 14, LONDON 1899.

(٢) سئل السفير الروسى في لندن مرة عن موقف روسيا حيال سكة حديد بغداد فاجاب ان حكومته لم تعطف ابداً على المشروع لانها تشعر بانه يعطى لألمانيا سيطرة كبرى على آسيا الصغرى . راجع :
BR. DOC. VOL. 2: PP: 188-189;

وعندما أعلنت المبادئ الأولى للاتفاقية بين الألمان والأتراك حول
السكة ، عارضتها روسيا على أساس إصرارها بمصالحها ، فقد عارضت
روسيا مثلاً البنود الخاصة بدفع تركيا الضمان الكيلومتری للمشروع
محتجة أن فيه تعجيز للخزينة العثمانية الأمر الذي قد يؤخرها عن الإبقاء
بالتعويضات المقررة لروسيا أثر الحرب التركية الروسية لعام ١٨٧٧^(١) .

كما أكدت روسيا في احتجاج قدمته لتركيا بواسطة زينوفيف
ZINOVIEV سفيرها في القسطنطينية أن مشروع سكة حديد
بغداد عبر ما أسمته « بطريق شمال أرمينيا » إلى الموصل وبغداد يضرب
تهديداً للسلامة الروسية ، على أن السفير الروسي ما لبث أن سحب الاحتجاج
عقب توقيع معاهدة حوض البحر الأسود عام ١٩٠٠ التي احتوت على بنود
خاصة تمهدت فيها تركيا بمد السكة عن طريق جنوب أنقرة عبر جبال
طوروس فأطت فحل بتم إلى الموصل وبغداد مستبعدة بذلك مد السكة عبر
أراضي شمال أنقرة التي كانت روسيا تعتبرها من مناطق نفوذها الخاصة^(٢) .

لم ترض اتفاقية حوض البحر الأسود روسيا إلا لفترة من الزمن ،
فقد ادعت حكومة القيصر في كانون الأول ١٩٠١ على لسان فيته WITTE
وزير مالبها أن إنشاء سكة حديد بغداد من قبل أي مصالح أخرى غير

(1) THE GLOBE. JULY 28. LONDON 1899.

(٢) أعطت اتفاقية حوض البحر الأسود لعام ١٩٠٠ بين الأتراك
والروس امتيازات خاصة لروسيا ، فقد تعهد السلطان بعدم إعطاء أي
امتياز في المستقبل في شمال أرمينيا إلى أشخاص لا ينتمون إلى الجنسية
الروسية أو إلى شركات لا يوافق قيصر روسيا على إعطائها مثل تلك
الامتيازات ، كما وتعهد بإعطاء الروس الذي يحصلون على مثل تلك
الامتيازات نفس الامتيازات والشروط التي حصل عليها أصحاب امتياز
سكة حديد بغداد . راجع :

YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN. VOL. 4.
P. 64.

روسية يحضر تهديد لمصالح القيصر الامبراطورية ، وعاد فيه الى امثال ذلك
التصريح ككرة أخرى في عامي ١٩٠٢ و ١٩٠٣ .

ولم يكن يوسع روسيا آنذاك تحقيق ما جاء في تصريحات وزير
ماليتها ، فقد كانت روسيا تستغل كل ما يمكن استغلاله من اموالها في
مشاريع البناء والتعمير الداخلية . ولهذا السبب فإن فكرة قيامها بمد سكة
حديد بغداد لم تكن من الافكار التي يمكن للحكومة سانت بطرسبورغ ان
تبحثها بصورة جدية ، ولكن من المحتمل ان تصريحات وزير المالية
الروسية أريد بها بلبلة الخواطر في الخارج وتعطيل السير في عمليات
اتشاء السكة تماما كما حدث في تموز عام ١٩٠٣ عندما أخير توفيق باشا
وزير الخارجية النمانية الحكومة الألمانية ان الحكومة الروسية طالبت
باعطائها امتياز لمد خط للسكة الحديدية من فان WAN الى بغداد ،
اذ كان من المعروف ان روسيا غير قادرة على تمويل مثل ذلك المشروع وان
المسألة لا تبدو عن كونها عبادة عن مؤامرة أريد بها تخويف ألمانيا على
أساس قيام روسيا ببناء سكة حديدية منافسة لسكة حديد بغداد (١) .

ولم تكن الحكومة الألمانية غافلة عن المناورات الروسية ، فقد شعرت
الاوراسل الروسية الألمانية ان روسيا غير راضية في الواقع في المشاركة في
بناء السكة ، بل انها كانت تريد تدمير المشروع بكامله في نفس الوقت
الذي كانت فيه روسيا تطمح في الحصول على التأييد الألماني بشأن مناوراتها
وتشاطها في منطقة البلقان .

على ان السياسة الألمانية لم تكن لتميل آنذاك الى مساومة روسيا حول
البلقان لقاء تخليها عن فكرة ممارسة سكة حديد بغداد ، فإن ألمانيا لم تكن
مستعدة للتخلي عن حليفها النمسا - التي كانت لها اطماعها في البلقان -
مقابل الحصول على الصداقة الروسية من جهة ولم تكن مستعدة لمساعدة
روسيا على خلق مناطق للنفوذ الروس في البلقان من الجهة الاخرى .

(1) D. G. P. VOL 17: PP: 447-448:

عارضت روسيا سكة حديد بغداد بمعارضة عميـاه حتى ان بعض الاسباب التي قدمتها كأساس لمعارضتها كانت واهية فهناك مثلاً الادعاء الذي قدمه ساسونوف SASONOW مساعد وزير الخارجية الروسي والذي قال فيه ان مشروع السكة سيحدث منافسة لمشاريع السكك الحديدية الروسية وسوف يضر بمصالح المقاطعات المنتجة للقمح في جنوب روسيا والواقع ان ذلك الادعاء لا يستند على أى دراسة للموضوع « ذلك لان مشاريع السكك الحديدية في تركيا لا يمكنها ان تضر بالمقاطعات الروسية الجنوبية المنتجة للقمح بل بالعكس سوف تساعد على زيادة الانتاج والرفاهية في المنطقة » .

أما الادعاء الخاص بأن روسيا سوف لا تشارك في الارباح الناجمة عن سكة حديد بغداد أو ان طرق المواصلات الروسية سوف تنضرر من اتمام المشروع ، فإنه هو الآخر ادعاء ضعيف ، اذ ان روسيا كان يوسعها في أى وقت المساهمة في المشروع والحصول بالتالى على الارباح منه . وبالإضافة الى ما سبق قدمت روسيا عذراً آخر لمعارضتها للمشروع يقوم على أساس منافسة لمشروع سكة حديد عبر سيبيريا ، وهذا العذر ضعيف كذلك اذ لا يمكن بسهولة تصور العلاقة بين مشروع سكة حديد بغداد ومشروع سكة حديد عبر سيبيريا (١) .

غير ان روسيا كانت لديها علاوة عن هذه الاسباب الواهية أسباباً أخرى وجهية تبرر معارضتها خصوصاً تلك الاسباب المتعلقة بالنواحي الحربية والاستراتيجية ، فإن انشاء سكة حديد بغداد يعتبر من الناحية العسكرية تهديداً للأطماع الروسية في الشرق الاوسط ويمكن استخدام الخط تقبب اتهام كوسيلة بيد الحكومة العثمانية لاغراض نقل القلع والمتاد الحربى الى جهات الحدود الارمنية عند الحاجة ، والمثل العملي الذي يضرب دائماً لتبرير مثل هذا المنطق هو ذلك المثل الذي قدمته الحرب الروسية -

(1) BUTTERFIELD. PP. 29-30. BR. DOC: VOL: 6, PP: 336-337; EARLE, P. 148.

المشائية لعام ١٨٧٧ ، فلو كان بإمكان الأتراك نقل الفرقة التركية الخامسة والسادسة من دمشق وبغداد على التوالي بواسطة السكك الحديدية الى ميدان المعركة على الحدود الارمنية لكان من المحتمل انقاذ منطقة كارس من الوقوع بيد الروس أو دفع حصار اوضروم ، غير ان الذي حدث هو عكس ذلك « فالرغم من المجهودات التي بذلت في محاولة ايجاد الفرقين على المشي السريع نحو ميدان المعركة ، فانهما وصلتا متأخرتين ولم تستطعا الاشتراك فعلياً في المعارك الحربية (١) » .

قدم السفير البريطاني في باريس تقرير الى حكومته جاء فيه ان الحكومة الروسية تبني من نشر المراقيل في طريق مشروع سكة حديد بغداد ابقاء تركيا في حالة التخلف وعدم الاستقرار ، وجاء في نفس التقرير ان السفير الروسي في القسطنطينية صرح بأنه يؤيد فكرة وضع خطة لعمل حلقة وصل بين سكة حديد بغداد ، وسكك حديد ايران التي تسيطر عليها المصالح الروسية (٢) .

على ان الموقف الروسي ما لبث ان شابه بعض الابهام فقد جاء في بعض تصريحات الروس ما يؤيد فكرة المشروع والتخلي عن موقف المعارضة حياله ومن ذلك ما جاء في حزيران عام ١٩٠٦ في تصريح لبولكوفسكي POLKEWSKY السكرتير الاول للسفارة الروسية في لندن من ان روسيا مستعدة للتخلي عن معارضتها لمشروع اسكة .

يقول بترفيلد BUTTERFIELD في كتابه «دبلوماسية سكة حديد بغداد » في محاولة تفسير محتويات تصريح السكرتير الاول في السفارة الروسية في لندن ، ان التصريح الاخير ان لم يكن اختلافاً على

(1) DRAGE. RUSSIAN AFFAIRS, II, 507. LONDON 1904.

(2) BR. DOC. VOL. 6: PP: 336-337:

السكرتير الاول الروسي ، فإنه كان محاولة عديدة اريد بها الحصول على
التأييد والمساعدة الالمانية لروسيا^(١) .

صرفت الحرب الروسية - اليابانية حكومة القيصر الروسي عن
التفكير في الشؤون الاوروبية والشرقية بصورة خاصة لفترة من الزمن
وقد أدى اندحار روسيا أمام اليابان عام ١٩٠٤ الى ان ترجع الاولى بقواها
كرة أخرى نحو أوروبا والشرق الاوسط . غير ان حرب اليابان وثورة
عام ١٩٠٥ في داخل روسيا صدعا روسيا بشكل ملحوظ وجعلتها تفكر
في السير على أساس سياسة ترمي الى انتهاج الإصلاح الداخلي ومحاولة
التفاهم مع ألمانيا خصوصاً بعد ان رأت روسيا ان هناك ثمة مفاوضات بين
حلفتيها فرنسا وألمانيا لغرض عقد تسويات بشأن سكة حديد بغداد
وقضية مراكش^(٢) .

وجاءت المحاولات الاولى في هذا المضمار عقب حرب اليابان ، غير
ان قبله وزير المالية الروسي عارض - نظراً للحالة المالية السيئة التي
كانت عليها روسيا عقب حرب اليابان - فكرة قدمها اذفولسكي
وزير الخارجية مقترحاً المساعدة الروسية في
ISWOLSKI
مشروع السكة .

كان وزير الخارجية الروسي بالرغم من عدم تخطيه على فكرة
معارضة ألمانيا بخصوص مشروع سكة حديد بغداد يجذب فكرة اقتسام
المشروع مع المصالح الالمانية ، غير ان الصعوبات المالية الروسية التي
كانت تبعد عن مبتغاء بصورة مشرقة جعلته يفكر بالانجاء صوب ألمانيا
محاولا الحصول على تأييدها للاطماع الروسية في ايران خصوصاً في

(1) BUTTERFIELD, P. 31

(2) BERNADOTTE, E. SCHMITT, TRIPLE ALLIANCE
AND TRIPLE ENTENTE PP. 62-63. HENRY HOLT
AND COMPANY, NEW YORK 1934.

تلك الآونة التي سبقت توقيع اتفاقية عام ١٩٠٧ بين روسيا وانكلترا بشأن
اختصاص مناطق النفوذ والسيطرة في إيران .

على ان النفوذ البريطاني الواسع النطاق في جنوب ايران ومنطقة
الخليج العربي كان يجبر روسيا من الناحية الاخرى على التفاهم
والتفاوض مع ألمانيا حتى عقب توقيع اتفاقية عام ١٩٠٧ مع بريطانيا .

وهكذا كان وزير الخارجية الروسي يحاول تطبيق سياسة ذات
حدين في محاولاته للتقرب من كل من بريطانيا وألمانيا .

اخبرت وزارة الخارجية الروسية في تشرين الاول ١٩٠٦ وزارة
الخارجية الالمانية بأنها ليست ضد مشروع سكة حديد بغداد وان من
الصعب عقد اتفاقية بين روسيا وألمانيا بذلك الشأن اذا لم يطمأن الرأي
العام الروسي بشأن ايران . وازدادت تلك المذكرة التي كانت مذيعة
بتوقيع وزير الخارجية الروسية بأن روسيا ترغب في الطلب من ايران
عدم القيام بانشاء اى سكة حديدية في اراضيها بدون اخذ موافقة روسيا
على ذلك واختتمت المذكرة بسؤال ألمانيا عن موقفها اتجاه مثل تلك الخطوة
الروسية^(١) .

سمت ألمانيا من جانبها الى عدم محاولة الاحتكاك والاختلاف مع
روسيا حول منطقة ايران بالنظر للاطماع والآمال القوية التي كانت تحفها
المصالح والسياسة الروسية عليها ، حينما طلبت ايران مثلاً عام ١٩٠٦
من ألمانيا انشاء بنك الماني في طهران آمله من ذلك الحصول على مساعدة
ألمانية تستخدمها لاضعاف النفوذ الروسي في بلادها ، ترددت ألمانيا في
اجابة ذلك الطلب واخبرت الحكومة الالمانية وزارة الخارجية الروسية
بأن ألمانيا ليست لديها اى مصالح او اطماع في ايران^(٢) .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 353-354:

(2) D. G. P. VOL: 25: PP: 103-121; S. B. FAY, THE
ORIGINS OF THE WORLD WAR, VOL: 2: P:
267..

ويتفق هذه الروح اجابت وزارة الخارجية الالمانية على مذكرة
تشرين الاول الروسية السالفة الذكر بأن كل ما ترغب فيه ألمانيا في ايران
هو ان تكون التجارة فيها حرة ومفتوحة أمام الجميع في كل الاوقات (١) .
وكجواب على ذلك اقترح ازفولسكى وزير الخارجية الروسي في
بداية عام ١٩٠٧ على الحكومة الالمانية عقد اتفاق ثنائي بينهما تسحب
روسيا بموجبها معارضتها لاقامة خط سكة حديد بغداد مقابل اعتراف ألمانيا
بالاطماع والمصالح السياسية والاستراتيجية والاقتصادية لروسيا في شمال
ايران (٢) .

غير ان الحكومة الالمانية لم تكن بخافلة عن المحادثات التي تجريها
روسيا مع بريطانيا في خلال عام ١٩٠٦ وبداية عام ١٩٠٧ بشأن ايران ،
فقد سببت محاولات التفاهم الروسية - البريطانية بشأن ايران قلقاً لدى
الاطراف الرسمية الالمانية التي كان يهمها مستقبل التحالف الالمانية في ايران
بصفة عامة ومستقبل سكة حديد بغداد بصورة خاصة وذلك بالرغم من
عدم عقدها أى آمال سياسية خاصة على ايران في ذلك الحين (٣) .
تظاهرت السياسة البريطانية خلال عامي ١٩٠٦ و ١٩٠٧ بالدفاع عن

(١) D. G. P. VOL: 25, PP: 231-234.

(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ١٢٦ وما بعدها .

(٣) ظهر في ١٩ مايس ١٩٠٦ في احدى الصحف البريطانية
مقالا يعالج عن احتمال عقد اتفاق بين روسيا وانكلترا حول المشاكل المتعلقة
بآسيا وايران وسكة حديد بغداد الامر الذى سيجب بعض الضرر لدى
الامان وقام على اثره السفير الالمانى سانت بطرسبورغ باخبار وزير
الخارجية الروسى ان المانيا لا ترغب فى رؤية اى امر يعرقل سير العمل
فى السكة . واجاب الوزير الروسى على الملاحظة الالمانية ان روسيا تقدر
المصالح الالمانية فى المنطقة ووعد بعدم عقد اى اتفاق حول سكة حديد
بغداد بدون اعطاء الامان تفسيرات بذلك الصدد - راجع :

THE STANDARD, MAY 19, LONDON 1906; BR. DOC.
VOL. 4. PP. 231-232:

فكرة تدويل سكة جديد بغداد مقترحة عقسد اتفاق رباعى بين المانيا وبريطانيا وروسيا وفرنسا حول السكة لغرض اقسام المشروع فيما بينها .
فمنذ تشرين الثانى ١٩٠٦ قام السير ادورد كراي
EDWARD GRAY وزير الخارجية البريطانى بطرح فكرة تدويل
المشروع مقترحاً على روسيا وفرنسا ان تضا صوتيهما الى بريطانيا لبحث
الامر سوية مع ألمانيا على أساس ان توحد كل من بريطانيا وفرنسا
وزروسيا وجهات نظريهم ومطالبهم لتأقفة بصورة موحدة مع ألمانيا فى حالة
حدوث مفاوضات فى ذلك الخصوص .

ولم تكن الحكومة الألمانية مستعدة لقبول تلك المقترحات البريطانية
لأنها تصبح واحدة ضد ثلاثة اطراف فى حالة اجراء مثل تلك المحادثات
وشمرت ألمانيا فى نفس الوقت ان الاطماع الروسية المتزايدة فى شمال
ايران ستكون عاجلاً أو آجلاً سبب لتزاع روسى شديد مع بريطانيا بدون
الحاجة الى تدخل ألماني فى الموضوع وقال الامير فون بيلو
PRINCE VON BULOW وزير الخارجية الألماني فى هذا الصدد

جملته الساخرة المعروفة (IL FAUT LES LAISSER CUIRE

DANS LEUR JUS) أى ما معناه دعهم يتصارعون فيما بينهم^(١) .

وسدقت نبوءة الفون بيلو ففي آذار ١٩٠٧ حينما ارسلت وزارة الخارجية
البريطانية مذكرة الى روسيا وفرنسا تطلبهما فيها انها غير مستعدة للتفكر فى
أمر اقسام المشروع مع اى دولة أخرى الا فى حالة حصولها على حق
السيطرة على الجزء الممتد من جنوب بغداد الى الخليج العربى من الخط .
تلقت الاوساط الرسمية الروسية مذكرة آذار البريطانية بالكثير من
المراة ، فقد اظهرت بريطانيا فيها عزمها بكل اتاية على الدفاع عن

(1) FAY, VOL. 2. P. 268; BR: DOC: VOL: 6: PP:
247-248. BUTTERFIELD P. 32.

مصالحتها الخفية وتخليها عن أهدافها الامر الذي لا يتفق مع الاقوال
البريطانية السابقة بشأن تدويل قضية السكة .

وبدلاً من ان تسمى السياسة البريطانية الى محاولة ازالة هذا التناقض
وتحاول العودة الى اكتاب ما فقدته من مكانة لدى روسيا ، نجدها تدير
على سياسة الدفاع عن فكرة سيطرتها على القسم الجنوبي من السكة
والتأكيد على هذا الامر . ففي تشرين الثاني ١٩٠٩ اخبرت وزارة الخارجية
انبريطانية ووزارة الخارجية الالمانية بأن بريطانيا غير مستعدة لاعطاء تركيا
موافقتها على زيادة نسبة الضرائب الكمركية على الواردات التركية أو اذا
رضت تركيا اعطائها حق السيطرة على القسم الجنوبي من السكة بالنظر
لاهمية وضرورة ذلك القسم بالنسبة للمصالح البريطانية(١) .

وعندما زادت بريطانيا من اظهار امثال هذه التصريحات زادت
المضايقة بالنسبة لروسيا وأخذت السياسة الروسية تميل شيئاً فشيئاً نحو
فكرة التوجه مباشرة نحو ألمانيا للتفاهم معها بصورة ثنائية بدلاً من التفاهم
بصورة رباعية .

أخذت بوادر الاتجاه الروسى الجديد تظهر للعيان بصورة واضحة
عندما قام ازغولسكى في ٢٤ تشرين الثاني ١٩٠٩ بأخبار نيكولسن
NICOLSON السفير البريطانى في سانت بطرسبورغ بأن انكلترا
انما تستخدم حقوقها المشروعة في محاولتها للحصول على السيطرة على
القسم الجنوبي من السكة ، وازداد وزير الخارجية الروسى انه طالب
كان الحال كذلك ، فإن روسيا لديها الحرية الكاملة للقيام بقصد اتفاقية
منفصلة مع ألمانيا حول الاقسام الاخرى من السكة .

لم تنظر وزارة الخارجية البريطانية بعين الرضى الى الاتجاه الجديد
للسياسة الروسية ، غير أنها لم تكن قادرة على تبرير في نفس الوقت

(1) BUTTERFIELD. P. 32.

ولهذا قام كراي وزير الخارجية البريطاني بإبلاغ ازفولسكي في تشرين الثاني ١٩٠٩ بأن بريطانيا تسمح لروسيا - لم يطلب أحد من بريطانيا إعطاء الساح المذكور - بالقيام بإجراء مفاوضات منفصلة مع ألمانيا بشأن الأقسام الشمالية من السكة شريطة أن لا تمس الامتيازات التي يمكن لألمانيا أن تحصل عليها عقب المفاوضات المنطقة المطيدة من إيران والتي تم الاتفاق على حيادها بين مناطق النفوذ الروسية والانكليزية بحسب اتفاقية عام ١٩٠٧ بين روسيا وبريطانيا .

وهكذا وضعت نهاية لفكرة التفاوض الرباعي حول مشروع السكة وتدويل المشروع بالنتيجة^(١) . وقد رغبت ألمانيا في تلك الآونة في التفاهم

مع روسيا حول المشروع وقام الهر مترنيخ **METTERNICH** سفير ألمانيا في لندن بنصح الحكومة الألمانية بالتفاوض مع روسيا أولاً على أساس أن تلك الخطة هي أحسن الخطط وعلى أساس أن بالإمكان التفاهم بصورة أسهل مع بريطانيا عقب التفاهم مع روسيا .

وكان مترنيخ يعلم علم اليقين أن روسيا لا ترغب ولا يمكنها المساعدة في المشروع بصورة عملية بالنظر للأسباب المتعلقة بأحوالها المالية القلقة ونصح مترنيخ في مذكرته الحكومة الألمانية أن تحيط تأييدها للإطماع الروسية في المنطقة مقابل سحب روسيا لاعتراضاتها بشأن مشروع السكة .

وكانت روسيا في الواقع كما تم ذكره ترغب في الحصول على مثل تلك التسيويات وإشار مسؤولوها الى ذلك في عدة مناسبات .

قامت ألمانيا في بداية عام ١٩١٠ باتخاذ خطوة جديدة بشأن التفاهم مع روسيا بصورة منفردة والقضاء على أي بقية لفكرة التفاوض الرباعي لدى الأخيرة . ففي آذار ١٩١٠ أخبر الهر بورتاليس **POURTALES**

(١) المصدر السابق . ص ٣٢ .

سفير ألمانيا في روسيا وزير الخارجية الروسي ان ألمانيا تعتبر ايران منطقة حرة وانها ترغب في الاستمرار في خدمة مصالحها هناك على أساس الاعتبار المذكور بدون اى اعتبار للدول والمصالح الأخرى واذا ما كانت روسيا ترغب في تقديم بعض العروض بشأن سكة حديد بغداد فإن ألمانيا مستعدة للتفاوض معها .

اخبر ساسونوف **SASANOV** وزير الخارجية الروسي عندما كان في برلين في بداية عام ١٩١٠ الهر بيتسمان هولنج **BETHMANN HOLLWEG** الممثل الألماني ان روسيا مستعدة لوضع حد لمعارضتها لمشروع سكة حديد بغداد وانها مستعدة للقيام بمد سكة حديد تربط بين سكة بغداد وبين مشروع سكة حديد ايران عن طريق سكة حديدية تمتد من حلقه عبر تبريز وطهران وخانقين وذلك مقابل قيام ألمانيا بالتراجع عن حقوقها المتعلقة بالسكك الحديدية والتفراف في ايران (١) .

وهكذا أخذت البوادر بشأن التفاهم الألماني - الروسي الموعدو تزداد وضوحاً شيئاً فشيئاً وفي خلال عام ١٩١٠ شهدت العلاقات السياسية بين البلدين نشاطاً ملحوظاً كان الغرض منه وضع صيغة التفاهم بينهما حول ايران وسكة حديد بغداد واستمرت المحادثات قائمة حتى عقد الاتفاقية النهائية في تشرين الثاني ١٩١٠ .

حصل الاتفاق النهائي بين البلدين اثناء الزيارة التي قام بها القيصر نيقولا الثاني قيصر روسيا الى ألمانيا ومثل الجانب الألماني في المحادثات علاوة عن القيصر نفسه وزير الخارجية الألماني الهر كيدرلان **HERR VON KIDERLAN** ومثل الجانب الروسي علاوة عن القيصر ساسونوف وزير خارجية روسيا .

(١) المصدر السابق . ص ٣٣ .

وظهر للبيان منذ بدء الاجتماعات بين الجانبين ان هناك ثمة مغزى
سياسي للقاءات بين القيصر الألماني ووليقة القيصر الروسي ، تلك اللقاءات
التي كانت تتم في قصر بوتسدام POTSDAM وقامت الصحافة
الأوربية بتقديم عدد من التكهنات والمقالات عن مغزى تلك الاجتماعات
والنتائج التي يمكن ان تؤدي اليها في النهاية وذلك الى ان أعلن بصفة
رسمية في ٤ تشرين الثاني ١٩١٠ بأن القيصرين ووزيري خارجيتهما قد
توصلوا الى صيغة اتفاقية بشأن سكة حديد بغداد وايران .

بقت الاتفاقية في طي الكتمان الى ان تم اعلانها بصورة رسمية عقب
ذلك التاريخ بوقت قصير . ويمكن اجمال المسائل التي تم الاتفاق عليها
في اتفاقية بوتسدام - كما دعت بالنسبة الى القيصر الذي تم توقيعها فيه -
في النقاط التالية :-

١ - اعتراف ألمانيا بمنطقة النفوذ الروسي في شمال ايران التي تم
تعديدها بموجب الاتفاق الروسي - البريطاني لعام ١٩٠٧ .

٢ - تمهدت ألمانيا بعدم القيام بالسعي للحصول على امتيازات للسكك
الحديدية والطرق والاتصالات التلغرافية أو غيرها من وسائل
الاتصال في المنطقة .

٣ - اعترفت روسيا بحقوق البنك الألماني في سكة حديد بغداد ووافقت
على سحب كل معارضتها الدبلوماسية بالنسبة للمشروع وبالنسبة
لمساهمة رأس المال الاجنبي فيه .

٤ - وافقت روسيا على القيام بالاتصال السريع مع الحكومة الايرانية
لفرض الحصول على امتياز لـ سكة حديدية من طهران الى خانقين
لفرض ربط مشاريع السكك الحديدية الروسية في ايران بمشروع
سكة حديد بغداد عن طريق خانقين وذلك عقب قيام شركة سكة
حديد بغداد بمد الخط الفرعي الذي نص عليه امتياز عام ١٩٠٣
م - ٩ سكة حديد بغداد

من نقطة على نهر دجلة الى خاتقين^(١) .

٥ - اذا قُبلت روسيا لسبب ما في بناء خط طهران خاتقين المقترح ، فإن بإمكان المصالح الألمانية نقلها ان تقوم بمحاولة الحصول على الامتياز لنفسها .

٦ - تم الاتفاق على اتباع سياسة « الباب المفتوح » .
THE OPEN DOOR POLICY الاقتصادية في المنطقة

ووافقت روسيا على عدم اتخاذ اي اجراءات لمحاولة عرقلة سير التجارة الألمانية في ايران واتفق الجانبان كذلك على وجوب حصولهما على نفس المعاملة والامتيازات في الخط المقترح مده من دجلة الى طهران عبر خاتقين^(٢) .

يتضح عقب تحليل ما جاء في اتفاقية بوتسدام ان روسيا حصلت على منافع عديدة من جراء الاتفاقية ، فإن سكة حديد بغداد كانت سائرة في طريق العمل لانجازها بالرغم من المعارضة الروسية ولهذا فقد حصلت روسيا على الشيء الكثير من جراء التفاوض حول السكة مع ألمانيا والحصول على امتيازات لقاء سحب موارثتها لمشروع لم يكن بمقدورها إيقاف العمل فيه .

والواقع ان التفاهم الألماني - الروسي حول موضوع السكك الحديدية في ايران ووادى الرافدين فتح أمام التجارة الروسية منافذ باتجاه بغداد

(١) راجع المادة الثالثة من امتياز سكة حديد بغداد .

(٢) للرجوع الى نصوص اتفاقية بوتسدام راجع :

(3) DR. JOHANNES. DR. KLAUS HOHLFELD:
DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK
UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART,
EIN QUELLENWERK FÜR DIE POLITISCHE
BILDUNG UND STAAT BÜRGERLICHES.
BAND 1. DOKUMENT 97, P. 138. DOKUMENTEN
VERLAG. HERBERT WENDLER AND COMPANY,
BERLIN 1956.

والبحيرة والخليج العربي وبالتالي نحو الهند والمياه الدافئة للبحر الأبيض المتوسط عبر الموصل وحلب والساحل السوري .

وقد لاقى نفس ذلك التفاهم قبولا لدى بعض الاوساط الارستقراطية الروسية التي رأت في محاولة التقرب من الامبراطورية الالمانية سندا جديدا لدعم الحكم الارستقراطي المتضع في روسيا .

أما الاتفاقية بالنسبة لالمانيا فقد كانت نصرا دبلوماسيا كبيرا ، فإن المانيا التي لم يكن لديها التىء الكثير في ايران لم تخسر ابداً في الاعتراف لروسيا بالمركز ومناطق النفوذ التي كانت لحكومة سانت بطرسبورغ في دوله العجم . ومهما يكن من أمر فإن المانيا ضمنت لنفسها بموجب الاتفاقية حرية التجارة وعدد من الامتيازات في ايران وفتح الاسواق الايرانية أمام البضائع الالمانية كما وانها حصلت على تمهد الحكومة الروسية بايقاف معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد ، تلك المعارضة التي طالما شغلت الدبلوماسية الالمانية واتبعتها والتي كانت في نفس الوقت تشجع فرنسا على الاستمرار في معارضتها للمشروع .

لم تكن اتفاقية بونسدام من الاتفاقيات التي يمكن للدول الاخرى اجمالها ، فإن اتفاقية لها مثل تلك الاهمية تكون دائماً معرضاً للتطبيق واتخاذ وجهات النظر بشأنها ، وقد استقبلت تركيا بكثير من البرود اتفاقية بونسدام على أساس ان الاتفاقية المذكورة أهملت تركيا والمقوق التركية في المنطقة اذ أنها رأت ان الاتفاقية فيها عدم اكتراث للسيادة العثمانية على بعض المناطق التي شملتها الاتفاقية كمنطقة وادي الرافدين مثلا التي كانت لاتزال تحت السيادة العثمانية آنذاك .

وخلقت الاتفاقية لدى الاوساط الفرنسية نوعاً من الحيرة والقلق بشأن

نيات روسيا اتجاه فرنسا وبريطانيا وصرح المسيو هانوتو HANOTAUX

(1) STENOGRAPHISCHE BERICHTE, 12, LEGISL-
ATUR PERIODE, II SESSION, VOL. 226. BERLIN
1911.

أحد وزراء الخارجية الفرنسية السابقين بأن محادثات بوتسدام خلقت وضعاً جديداً يجبر فرنسا على التساؤل عما إذا كانت روسيا قد تخلت عن حلف الوفاق الثلاثي^(١) .

وعاجلت بعض الأوساط البرلمانية الفرنسية اتفاقية بوتسدام كذلك ، واعتقد الميسيو جوريس JAURES أحد النواب الاشتراكيين الفرنسيين أن اتفاقية بوتسدام بمثابة تهديد قوي لفرنسا والسلام في أوروبا . وقال النائب جوريس في خطبة له أمام مجلس النواب الفرنسي مهاجماً فيها سياسة الحكومة الفرنسية حيال الكفة موجهاً الكلام إلى الميسو يشون وزير الخارجية الفرنسي .

"WHAT IS THE SITUATION IN WHICH YOU FIND YOURSELF ? YOU ARE GOING TO BE FACED, YOU ALREADY ARE FACED, WITH A FAIT ACOMPLI, A RUSSIO - GERMAN CONVENTION ON THE BAGHDAD QUESTION WHAT DO YOU PROPOSE TO DO ? WELL, YOU MAY PURSUE AN INDEPENDENT COURSE AND CONTINUE TO OPPOSE THE BAGHDAD RAILWAY. IN THAT EVENT YOU WILL BE IN THE UNENVIABLE POSITION OF OPPOSING GERMANY IN AN ENTERPRISE IN WHICH RUSSIA - WHOSE INTERESTS ARE MORE DIRECTLY INVOLVED - HAS GIVEN HER SUPPORT, OR ON THE OTHER HAND YOU MAY SUBSCRIBE WITH GOOD GRACE TO THIS ENTERPRISE WHICH RUSSIA COMMENDS TO YOU. WHAT THEN WILL BE YOUR SITUATION ? FOR SOME YEARS FRANCE HAS SUCCESSFULLY RESISTED THE BAGHDAD RAILWAY. IF DURING THIS TIME WE HAVE SULKED AT THE ENTERPRISE, IT WAS NOT OF OUR OWN CHOICE BUT OUT OF REGARDS FOR RUSSIA, BECAUSE RUSSIA BELIEVED HER INTERESTS TO BE MENACED IN SHORT WE ARRIVE AT THIS PARADOX. YOU HAVE CREATED AN

(1) W. M. FULLERTON, PROBLEMS OF POWER, P. 171. NEW YORK 1915.

EXTREMELY DELICATE SITUATION BETWEEN FRANCE AND GERMANY BY OPPOSING THE BAGHDAD RAILWAY, AND NOW IT IS THE SAME RUSSIA, WHICH WITHOUT PREVIOUSLY CONSULTING YOU, PLACES AT THE DISPOSAL OF GERMANY THE MORAL ADVANTAGE OF COMPELLING YOU TO ACCEDE TO THE BAGHDAD RAILWAY(1).

أما بالنسبة الى بريطانيا = فقد اثار اخبار معاهدات بوندام اهتماماً شديداً من قبل الاوساط العامة البريطانية ، ويظهر مقدار الاهتمام البريطاني في الموضوع في ان الصحف البريطانية كانت اسبق الصحف العالمية في الاشارة الى معاهدات بوندام وفحواها = فقد نشرت صحيفة الايفنج تايمس THE EVENING TIMES اللندنية أول مقتطفات نشرتها الصحف العالمية من الاتفاق الذي عقد في بوندام والذي بقيت محتوياته سرية حتى ذلك الوقت(٢) .

وفي مجلس العموم البريطاني هاجم لويس جورج LLOYD GEORGE روسيا هجوماً مرأ منها ايها النخلي عن حلفائها ونعدهاها الدبلوماسية(٣) .

والظاهر ان الاوساط الحكومية البريطانية التي لربما كانت على علم سابق بنيات روسيا بشأن الاتفاق مع ألمانيا ، لم تكن متخوفة جداً من الاتفاق الذي تم بين الروس والامان ، فقد اجاب السير ادورد كراي على

(١) الرجوع الى نص الخطبة :

JOURNAL OFFICIEL DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 33-34. JANVIER 13. PARIS 1911.

(2) EVENING TIMES, JANUARY 9. LONDON 1911.

(3) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 21, PP. 241-244: LONDON 1911.

استجواب وجه اليه في مجلس العموم البريطاني بشأن اتفاقية بونسدام بأنه لا يرى داعياً للخوف والرعب من جراء ذلك الاتفاق .

ولم يغفل مجلس العموم البريطاني من عدد النواب المدافعين عن الاتفاقية ومن جملة هؤلاء النائب بيكرز جيل PICKERS GILL الذي قال في خطبة له في المجلس :

I CAN NOT UNDERSTAND THE POLICY OF CONTINUED ANTAGONISM TO GERMANY, EX PRESIDENT ROOSEVELT RECENTLY GAVE MUCH ADVICE TO OUR FOREIGN MINISTER, AND AMONGST OTHER THINGS HE SAID THAT THE PRESENCE OF GERMANY ON THE EUPHRATES WOULD STRENGTHEN THE POSITION OF GREAT BRITAIN ON THE NILE ... THE ACTION OF RUSSIA AT THE RECENT MEETING OF POTSDAM HAD BROUGHT MATTERS TO AHEAD AND I HOPE THE FOREIGN OFFICE WILL APPROACH TURKEY WITH A VIEW TO ARRANGING FOR THE COMPLETION OF THE BAGHDAD RAILWAY, WHICH MIGHT BE AGREEABLE TO TURKEY, GERMANY AND OUR SELVES(1).

لم تكن النقاط التي تم التوصل اليها بين ألمانيا وروسيا بموجب محادثات بونسدام سوى اتفاق مبدئي بين الطرفين ، ولهذا السبب استمرت الاتصالات والمحادثات بين الجانبين لفرض التوصل الى عقد الاتفاق النهائي بينهما .

ففي خلال الاسابيع الاخيرة لعام ١٩١٠ والاشهر الاولى لعام ١٩١١ جرت محادثات ألمانية - روسية بشأن التوصل الى عقد اتفاق خاص بالشرف الاوسط وسكة حديد بغداد على أساس النقاط المتفق عليها في بونسدام .

وقد تأخرت نتائج المحادثات المذكورة عن الظهور نتيجة لمساعى بريطانيا المستمرة للحيلولة دون ازدياد النفوذ الألماني في ايران ولرغبتها

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٨٢ - ٨٥ .

المخاصمة بالاشراف أو بالاشترك في الاشراف على القسم المتحد من بغداد
الى المخلج العربي من السكة . كما وان نشر صحيفة الايفنج تايمس
البريطانية مقتطفات من الامور التي حوتها اتفاقية بوندسدام السرية اثار
جواً من الشك وعدم الثقة بين ألمانيا وروسيا . اذ اعتقد كل من الطرفين
بأن الطرف الآخر هو السبب في نشر تلك النصوص السرية^(١) .
غير ان المفاوضات استمرت بين الطرفين رغم كل شيء ووضعت
الصيغة النهائية للاتفاق الالمانى - الروسى فى شهر تموز ١٩١١ وتم
التوقيع على ذلك الاتفاقى النهائى فى ١٩ آب ١٩١١ .

ويحتوى الاتفاقى النهائى على أهم النقاط التى جاءت فى اتفاقية
بوندسدام السابقة فقد تخلت ألمانيا عن اطماعها فى الحصول على امتيازات
ذات صبغ اقتصادى - سكك حديدية - تلغراف ، طرق مواصلات ...
الخ - فى القسم المخصص للنفوذ الروسى فى ايران واشارت نفس تلك
الاتفاقية الى خط حديدى محتمل الانشاء على يد المصالح الروسية من
طهران الى الحدود الغربية لايران (خافقين) واشارت كذلك الى احتمال
ربط الخط المذكور بالقسم الالمانى لسكة حديد بغداد .
أما روسيا فقد تعهدت من جانبها بعدم نشر الشرائع فى طريق بناء
سكة حديد بغداد أو فى طريق مساهمة رؤوس الاموال الاجنبية فى ذلك
المشروع .

وهكذا تخلت روسيا عن معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد فاسحة
بذلك المجال لتفقد الاتفاقى الالمانى - الفرنسى بشأن السكة من جهة
الاتفاقى الالمانى - البريطانى بشأنها من الجهة الاخرى .

(١) اعتنقت الاوساط الرسمية الالمانية ان روسيا قامت عمداً
بإذاعة نصوص الاتفاقية لفرض طمأنينة بريطانيا بان الاتفاقية لا تحوى
على أى نصوص تضر بمصالحها . راجع :

الفصل الرابع

بريطانيا والسكة

يجدر القول منذ البداية في هذا الفصل ان موضوع سكة حديد بغداد كان يمس منذ البداية وبصورة مباشرة المصالح والوجود البريطاني في الهند والخليج العربي والشرق الاوسط .

فقد اعتبرت بريطانيا الخليج العربي والمنطقة التي تحيط به كحزام للامان تحمي بواسطته السيطرة البريطانية على الهند من كل تدخل اجنبي أو مصالح اجنية تحاول الدخول الى منطقة الهند جوهره التاج البريطاني آنذاك^(١) .

وهكذا اعتبرت بريطانيا مشروع سكة حديد بغداد كموضوع من مواضع الخليج العربي ومشكلة من مشكلاته وكطريق مختصر من أوروبا نحو الهند ، ولكن ذلك الطريق المختصر لم يكن بريطانيا ، بل كان كما وصفه جاسترو JASTROW ، طريق مختصر نحو الهند غير انه طريق مختصر من برلين وليس من لندن .

"IT IS A SHORT CUT TO INDIA, BUT IT IS A SHORT

(١) لدراسة خاصة حول أهمية ومغزى الخليج العربي بالنسبة لبريطانيا آنذاك . راجع :

G. KREBS, DIE DEUTSCHE BAGHDAD - BAHNPOLITIK, PP. 67ff; THE CAMBRIDGE MODERN HISTORY, VOL. 12, P. 489. FIFTH EDITION 1934, FREASER. THE SHORT CUT TO INDIA LONDON 1909; ONCKEN, DIE SICHERHEITS INDIENS, EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELT POLITIK BERLIN 1937.

CUT FROM, BERLIN, AND NOT FROM LONDON(1).

وعلى هذا الأساس قامت روح السياسة البريطانية المعادية للخط والتي أخذت تزداد حدة بصورة تدريجية بمرور الزمن خصوصاً بعد أن رددت الأقواء وجود سياسة ألمانية خاصة بالتدخل في الشرق مبنية على أسس مبدأ لسياسة ألمانية عامة بهذا الصدد دعيت سياسة « التوسع نحو

الشرق DRANG NACH OSTEN

فمقب تراجع بريطانيا الرسمي عن المفاوضة مع ألمانيا حول السكة بعد حصول الأخيرة على امتياز عام ١٩٠٢ بفترة وجيزة اجاب اللورد لانسدون LORD LANSDONE وزير الخارجية البريطاني في ٥ مايس ١٩٠٣ رداً على سؤال وجه اليه في مجلس اللوردات شارحاً فيه وجهة السياسة البريطانية في الخليج العربي وموضحاً ان بريطانيا لا تسمح - سواء نجحت في مفاوضاتها مع الألمان أم لا - لاي اجنبي بتوطيد تجارتهم في تلك المياه عن طريق إقامة قواعد تجارية وموانئ هناك وجاء في رد الوزير البريطاني ما نصه :

"I DO NOT YIELD TO THE NOBLE LORD - LORD ELLENBOROUGH - IN THE INTEREST WHICH I TAKE IN THE PERSIAN GULF OR IN THE FEELING THAT THIS COUNTRY STANDS, WITH REGARDS TO THE NAVIGATION OF THE PERSIAN GULF, IN A POSITION DIFFERENT FROM THAT OF ANY OTHER POWER . . . THE NOBLE LORD ASKED ME FOR A STATEMENT OF OUR POLICY WITH REGARDS TO THE PERSIAN GULF . . . I THINK THAT I CAN GIVE HIM ONE IN A FEW SIMPLE WORDS IT SEEMS TO ME THAT OUR POLICY SHOULD BE DIRECTED IN THE FIRST PLACE TO PROTECT AND PROMOTE BRITISH TRADE IN THOSE

-
- (1) JASTROW, MORRIS, THE WAR AND THE BAGHDAD - RAILWAY. THE STORY OF ASIA MINOR AND ITS RELATION, TO THE PRESENT CONF-
LICT, ■ 100. LONDON 1917.

WATERS, IN THE NEXT PLACE I DO NOT THINK THAT HE SUGGESTS, OR THAT WE WOULD SUGGEST, THAT THOSE EFFORTS SHOULD BE DIRECTED TOWARDS THE EXCLUSION OF THE LEGITIMATE TRADE OF OTHER POWERS, IN THE THIRD PLACE I SAY IT WITHOUT HESITATION - WE SHOULD REGARD THE ESTABLISHMENT OF A NAVAL BASE, OR OF A FORTIFIED PORT, IN THE PERSIAN GULF BY ANY OTHER POWER AS A VERY GRAVE MENACE TO THE BRITISH INTEREST AND WE SHOULD CERTAINLY RESIST IT WITH ALL THE MEANS AT OUR DISPOSAL, I SAY THAT IN NOMINATRY SPIRIT BECAUSE AS FOR AS I AM AWARE NO PROBLEMS ARE ON FOOT FOR THE ESTABLISHMENT OF A FOREIGN NAVAL BASE ON THE PERSIAN GULF(1).

واقترن « مركب نقص حفظ سلامة الهد البريطانية » بموضوع ازدياد « الخطر الشرفي الالمانى » ليكون شعوراً بريطانياً عاماً معادياً لمشروع سكة حديد بغداد يجده الانسان لدى رجل الشارع البريطانى والاطواط السبابه وحتى الدوائر الحربية فى لندن .

ويجانب رغبة بريطانيا فى حفظ سلامة الطريق نحو الهند من الوفوع بيد أجنبى دخيل ، فإن هناك عامل آخر فى تحديد وجهة النظر البريطانية اتجاه المشروع وهذا العامل هو حفظ المراكز التجارية الهامة فى وادى الرافدين . فقد احتكرت بريطانيا منذ القرن الثامن عشر اغلب تجارة تلك المنطقة ولم يكن من السهل بالنسبة لها السباح لغريب بمنافستها هناك خصوصاً بعد ان أخذت امكانية واهمية البترول بالظهور على الصمد العالمى منذ نهاية القرن التاسع عشر وباتت بريطانيا تبذل المساهمى فى الحصول على حقوق استغلال منطقة ابار الموصل النفطية .

(1) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF LORDS
FOURTH SERIES, VOL. 121, PP. 1347 - 1348 -
LONDON 1903.

ومهما يكن من أمر فإن بريطانيا سارت على سياسة إيجابية حيال مشروع سكة حديد بغداد الألمانية في البداية ، فلم تظهر معارضة كبيرة له عندما اخذت الدوائر الألمانية بالاهتمام بالمشروع وحينما اخذته بالسمي لدى الدوائر العثمانية للحصول على امتياز لتنفيذه .

فقد رأت بريطانيا في البداية ان من الصعب عرقلة المشروع عن طريق منع ألمانيا من اتخاذ الكويت كنقطة محتملة لانتهاء السكة ففى تشرين الثاني ١٩٠٢ عقد في لندن مؤتمر بين ممثلين من وزارة الخارجية ووزارة البحرية ووزارة الحرية وحكومة الهند ثم الاتفاق فيه على رأى موحد بشأن السكة وجاء في نص الاتفاق بين تلك الجهات الانكليزية ان من الاصوب عدم معارضة مشروع سكة حديد بغداد ، وان من واجب بريطانيا ان تفعل خير ما في وسعها للمساهمة في انشاء والرقابة عليه وعلى نهايته في الخليج العربي (١) .

يتضح مما سبق ذكره اذن ان الدوائر الرسمية البريطانية اظهرت في بداية الامر تموداً طياً حيال المشروع ، ومن الناحية الأخرى نجد ان الدوائر الألمانية نفسها كانت في خلال فترة التفاوض مع الحكومة العثمانية ، تتفاوض على أساس مشاركة بريطانية محتملة في المشروع ، ذلك لان المطالب التي نادى آنذاك بها المصالح البريطانية كأساس لقبول المساهمة في المشروع لم تكن بالشكل الذي يمنع من مشاركتها مع ألمانيا في تنفيذه .

فقد رأى السير ارنست كاسيل SIR ERNEST CASSEL

مدير البنك الوطني التركي THE NATIONAL BANK OF TURKEY

وأحمد مدراء بنك انكلترا BANK OF ENGLAND

خلال محادثاته التي اجراها مع الدكتور كيفيتز مدير البنك الألماني ان

(1) BR. DOC. VOL. 2: PP: 187-188

هناك نقطتين يجب الاتفاق عليهما كأساس للمشاركة البريطانية في المشروع .

١ - أن تعتبر سكة حديد بغداد فسا من سكة حديد الاناضول وعلى أساس ذلك تعتبر تلك السكة فسا من حصة ألمانيا الكاملة في المشروع .

٢ - أن لا يؤثر نقل الحصص بين دولة وأخرى على القواعد العامة التي توضع للرقابة على المشروع في البداية^(١) .

ولئن كان الموقف البريطاني بجملة مؤيدا للمشروع الألماني ، فإنه ما لبث أن تبدل بصورة مفاجئة عقب توقيع اتفاقية عام ١٩٠٣ بين الألمان والأتراك بشأن سكة حديد بغداد وتأت منذ بداية عام ١٩٠٣ ضجة كبرى في الصحافة والبرلمان البريطاني ضد المشروع الألماني مطالبة الحكومة البريطانية بالامتناع عن المساهمة في المشروع بصورة تامة . وازدادت الحملة التي تواتر ضد المشروع أجبر اللورد بلفور BALFOUR رئيس الوزراء البريطاني على التصريح بعدم امكانية وجواز مساهمة بريطانيا في المشروع في تلك الظروف الراهنة آنذاك^(٢) .

وهكذا بدأت فترة العشرة سنوات التالية على اتفاقية عام ١٩٠٣ والتي تميزت بالمعارضة البريطانية لمشروع سكة حديد بغداد ، وكانت تلك الفترة بالنسبة لبريطانيا في الحقيقة فترة الترقب التي امتلأها عليها الضرورة فلم يكف العمل ينتهي من بناء القسم الاول من السكة - تسريع الاول - ١٩٠٤ - حتى توقف العمل في بناء بقية الاجزاء بسبب الصعوبات المالية التي واجهتها شركة سكة حديد بغداد وبسبب عجز الحكومة الشمايية عن الايفاء بتعهداتها الخاصة بدفع الضمانات المالية للمشروع خصوصاً بعد

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ١٨٢ .

(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٢١٧ - ٢٢٠ وكذلك

D. G. P. VOL: 17; PP: 525-528

ان قامت بريطانيا برضى طلب تركيا الخاص بزيادة نسبة الضرائب
الكمركية العثمانية على وارداتها .

لم تبني السياسة البريطانية اهدافها في تلك الفترة على أساس
مناوضة مشروع السكة نمسه بل على أساس اجبار كل من ألمانيا وتركيا
بصورة تدريجية على قبول المشاركة الجديدة البريطانية في المشروع شريطة
ان تتقدم كل من تلك الحكومتين بنفسيهما بعروض الى الحكومة البريطانية
تعرض فيها على بريطانيا مثل تلك المشاركة .

لم تكن الصحافة والبرلمان البريطانى المسؤولين الوحيدين في
موضوع اجبار الحكومة البريطانية على التراجع عن فكرة التناهم مع
ألمانيا ، فان هناك عدد من المصالح المالية الهامة التي أجبرت الحكومة
البريطانية على التراجع عن موقفها الاول .

فقد حصلت المصالح المالية البريطانية عام ١٨٨٨ وبموجب الخطة
التي رسمتها ادارة الدين العام العثمانى لاجل تطوير طرق المواصلات في
تركيا على امتياز لاستغلال خط سكة حديد سمرنة - عابدين وعلى حقوق
أخرى معتدلة خاصة بمد فروع لتلك السكة الى عدة اماكن في تركيا .
وادست هذه الامتيازات لفترة من الزمن اصحابها البريطانيون ولم
يظهروا اى عداو للمساعي الالمانية الخاصة بسكة حديد الاناضول ، غير
ان تلك المصالح البريطانية ما لبثت ان غيرت موقفها وطلبت حماية
الحكومة البريطانية لها خصوصا عندما أخذت المفاوضات الخاصة بمشروع
سكة حديد بغداد بين الالمان والأتراك تأخذ طابعها النهائي المثير بغرب
الاعلان عن اعطاء الالمان امتياز مد السكة . وعلاوة عن ذلك فقد خشت
المصالح البريطانية السيطرة على شركة سكة حديد سمرنة - عابدين ان
تقوم المصالح الالمانية بتطوير موانئ حيدر بانا والاسكندرون ومرسينه
على حساب ميناء **MERSINA** سمرنة الامر الذي يشكل

بالتيعة تهديماً لخط سكة حديد — مرته — عايدين ويقلل من نسبة النقل فيه .

ولما كانت المصالح المالية البريطانية مثلة تمثيلاً قوياً في البرلمان البريطاني ، فإن من السهل تصور الدوافع الخفية التي دفعت أعضاء البرلمان البريطاني الى مهاجمة اتفاق عام ١٩٠٣ والاعلان عن عدائهم للمشروع الألماني (١) .

(١) لعبت شركة ملاحه دجلة والفرات

THE EUPHRATE AND TIGRIS NAVIGATION COMPANY

المعروفة تحت اسم الاخوان لنج

دورها في التأثير على دوائر داوتغ سنريت

DOWNING STREET

بصدد السكة وذلك لما لها من مصالح واحتكارات للتجارة المائية في نهري دجلة والفرات وشط العرب . فقد رأت الشركة في مشروع سكة حديد بغداد وما جاء في المادتين السابعة والثالثة والمشرون من مواد الامتياز ، تهديداً لصرح احتكاراتها في المنطقة لان نصوص تلك المادتين اعطت الى شركة سكة حديد بغداد عدد من الامتيازات الخاصة بإمكانية استغلال نهري دجلة والفرات لخدمة اغراض الشركة ، كما وان قيام سكة حديد بغداد بعد ذاته اعتبر من قبل شركة لنج كمنافسة قوية لها ، اذ يقتت شركة لنج حتى ذلك الوقت المحنكة الوحيدة لاهم طريق حديث للمواصلات في المنطقة الواقعة بين بغداد والبصرة ، ووضعت الشركة البريطانية امامها في معارضتها للمشروع الألماني اعتباراً هاماً يقوم على أساس ان المسافة بين بغداد والبصرة بواسطة نهر دجلة تبلغ خمسمائة ميل وتحتاج السفينة التجارية من أربعة الى خمسة أيام لاجتيازها في الاحوال الجوية الاعتيادية ، أما المسافة بين بغداد والبصرة بواسطة الطريق البري فتبلغ حوالي الثلاثمائة ميل يمكن للقطار — مهما كانت حالة الاحوال الجوية — اجتيازها في يوم واحد .

ودلت كل الدراسات التي اجرتها شركة لنج آنذاك على ان القطار يعطي امتيازات اكثر لنقل البضائع والاشخاص من خطوط نقلها المائية الامر الذي زاد من حدة معارضتها للمشروع وطلبها الحماية من الحكومة البريطانية . راجع : —

FRASER. THE SHORT CUT TO INDIA. PP. 42-43.

والواقع ان الاعتبار الخاص بحماية الهند لعب هنا أيضا دوره الهام في تسبب التخوف البريطاني وتحول وجهة النظر البريطانية حيال السكة بعد ان حصلت ألمانيا فضلا على الامتياز لديها . وقد بقي عامل حماية طريق الهند يلعب دوره حتى النهاية في تقرير السياسة البريطانية حيال سكة حديد بغداد وشعرت بريطانيا غضب حصول الألمان على الامتياز بالقلق المصيق وبالرفية في السيطرة أو المساعدة الجديدة في ذلك الطريق الجوى المؤدى نحو الهند تماما كما حصل في قضية قناة السويس .

والى جانب كل ما فات ، فإن هناك معياراً آخر يفسر لنا بعض المواقف الدولية حيال سكة حديد بغداد في بداية القرن الحالى وهو ذلك

المعيار الخاص بحلف الوفاق THE ENTENTE CORDIALE

فبعد عام واحد من فشل المحادثات عام ١٩٠٣ بين بريطانيا وألمانيا بشأن سكة حديد بغداد انتهى عصر التنافس الاستعماري البريطاني - الفرنسي بتوقيعها على الحلف المذكور .

والواقع ان فترة توقيع الحلف المذكور والحالة الدولية التي نشأت من جراء الحرب الروسية - اليابانية لم تترك لدى السياسة البريطانية فرصة للتفكير بشكل خاص بمشروع سكة حديد بغداد وابداء بعض النشاط الدبلوماسي بشأنه .

على ان عام ١٩٠٥ شهد من جديد بعض النشاط الدبلوماسي

بخصوص سكة حديد بغداد ، ففي خلال زيارة قام بها المستر بلوك BLOCK المصو البريطاني في هيئة ادارة الدين العام الشمانى للهر فون مارشال سفير ألمانيا في القسطنطينية ، اخبر العضو البريطاني السفير الالمانى بأنه يؤيد تأييداً كبيراً فكرة المساعدة البريطانية في السكة كما واخبره كذلك بأن كل من كينير والهر هلفريش عرضا عليه منصب مدير في مجلس ادارة الشركة ، غير انه لم يستطع قبول المنصب بالنظر لمعارضة المستر اوكونر وزير الخارجية البريطانى .

وعلى أثر ذلك اعلم الألمان المتر اوكونر ان السكة سوف يتم
بناها سواء ساهمت بريطانيا في ذلك البناء أم لم تساهم وان تمثيل بريطانيا
في مجلس ادارة الشركة سوف لا يضر بمركز بريطانيا في المنطقة بل انه سوف
يساعد على زيادة امكانيات بريطانيا في الحصول على معلومات هامة عن
الاحوال التجارية والمالية في الامبراطورية العثمانية .

غير ان اوكونر بقي متصباً في موقفه السلبي ، ونتيجة لذلك قام
بلوك - على حد قوله لارشمال - باجراء عدد من الاتصالات برجال المال
المتنفذين وبعض الدوائر المالية في لندن للحصول على تأييدها ، ووعدت
تلك الشخصيات والدوائر باستخدام نفوذها للتأثير على لاندون وبلغود
والحصول على تأييدهما للمساهمة البريطانية في المشروع .

وذكر بلوك كذلك انه استلم رسالة من المستر لو LAW
احد كبار موظفي مديرية المالية الهندية يبلغه فيها بأنه سيقوم عقب عودته
الى انكلترا بحملة كبرى لتعرض حث بريطانيا على المساهمة في سكة
حديد بغداد^(١) .

شهدت السياسة البريطانية عقب تلك الفترة تغييراً في مراكزها
ووجهات نظرها حيال مشروع السكة ، فبدلاً من سحبها القديم للحصول
على مساهمة ضئيلة كبرى في الخط باكملة تغيرت اهداف السياسة
البريطانية وأصبحت تنادي بفكرتين أولهما فكرة المناذاة بمبدأ السيطرة
على القسم الجنوبي من السكة وهو القسم الممتد من بغداد الى الخليج
العربي - بل كان بعض الناسة البريطانيين ينادون بفكرة السيطرة على
السكة من الموصل أو تكريت وحتى الخليج العربي بدلاً من السيطرة
عليها اعتباراً من بغداد -^(٢) .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 178-179

(2) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD -
BAHN. P: 14:

أما الفكرة الثانية التي نادى بعض الانكليز آنذاك فهي فكرة تدويل
السكة وسيطرة الدول الأوروبية الكبرى عليها وخصوصاً ألمانيا وبريطانيا
وروسيا وفرنسا^(١) .

كانت لجنة الدفاع الامبراطوري

THE COMMITTEE ON IMPERIAL DEFENSE

من أوائل الساترين في هذا الخط الجديد للسياسة البريطانية ، اذ نادى
تلك اللجنة بأن من المهم لبريطانيا ان يكون لديها جزء من حقوق السيطرة
على القسم الجنوبي من السكة باتجاه الخليج العربي ودافعت تلك اللجنة
عن فكرة جعل نقطة النهاية للخط كمنطقة محايدة حياداً فعلياً^(٢) .

اعلن مجلس التجارة البريطاني THE BOARD OF TRADE
في تقرير قدمه الى وزارة الخارجية البريطانية في ٢٣ حزيران ١٩٠٥
ان المجلس يرى من غير الممكن مقاومة ألمانيا لبريطانيا حتى الانتهاء
من بناء السكة وهو يرى ان من مصلحة بريطانيا المساعدة في الخط ،
وتضمن التقرير توصيات بذلك الصدد اذ نص على ما يلي :

"OUR ENGLISH AIM IF ANY NEGOTIATIONS WERE
UNDERTAKEN, SHOULD BE TO SECURE THE PREDOMINANCE OF BRITISH CAPITAL AND DIRECTION IN
THE CONSTRUCTION AND ADMINISTRATION OF THE
LINE FROM THE PERSIAN GULF TO BAGHDAD OR
PASSING FURTHER, SAY TO TEKBIT OR EVEN
MOSUL"(3).

قدم كلارك وهو أحد اعضاء لجنة الدفاع الامبراطوري في ١١ آب
١٩٠٥ تقريراً لخص فيه وجهات نظره حول المشكلة وعدد من الاقتراحات
التي يمكن ان تكون اساساً لاتفاق محتمل بين بريطانيا وألمانيا .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 240-43;

(2) BR. DOC. VOL: 6. PP: 178-179;

(3) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٢٨ - ٢٢٥ .

م - ١٠ سكة حديد بغداد

اشتمل تقرير كلارك على عدد من الاحصاءات الخاصة بالمصاريف
التي بذلتها ألمانيا لبناء القسم الممتد من فونية الى ايريجلي EREGLI
واستاداً الى تلك الاحصاءات - التي حصل عليها كلارك بدوره من أحد
تقارير وزارة الخارجية البريطانية يرجع بتاريخه الى ٢٤ تموز ١٩٠٤ -
بلغت قيمة المصروفات التي بذلتها ألمانيا حتى ذلك الوقت مبلغ
٨٤,٩٠٦,٥١٨ فرنك من اصل ٥٤,٠٠٠,٠٠٠ فرنك خصصت لبناء ذلك
القسم .

وخرج كلارك من ذلك الى القول ان ألمانيا بطاحة الى المساهمة
البريطانية لبناء السكة عبر جبال طوروس لان ذلك القسم من أهم الأقسام
التي يجب بنائها وان ألمانيا مضطرة للتفتيش عن المساهمة البريطانية لانها
ذلك البناء .

ورسم كلارك خطة عامة للمساهمة البريطانية في المشروع اشتملت
على النقاط التالية :-

- ١ - ان تبقى ألمانيا مسيطرة على شركة سكة حديد الاناضول .
- ٢ - ان تبقى فرنسا مسيطرة بنفس القدر الذي تسيطر فيه ألمانيا على
شركة سكة حديد الاناضول .
- ٣ - ان تحصل بريطانيا على القسم الممتد من بغداد الى البصرة من سكة
حديد بغداد .
- ٤ - ان يجعل القسم المتبقي من الخط - من البصرة الى نقطة ما على
الخليج العربي وهي الكويت على الطالب - تحت رقابة دولية .
- ٥ - ان تكون ادارة القسم الذي اشارت اليه النقطة الرابعة بواسطة مجلس
مديرين ينتخبون من بين ابناء الدول الكبرى على ان يكون تمثيل
اعضاء كل دولة فيه بنسب متساوية .
- ٦ - ان تقوم كل دولة مساهمة في المشروع بتجهيز المواد والمنتجات التي

يحتاج إليها الخط بصورة تناسب مع مقدار مساهمتها المادية فيه
بصورة عامة .

٧ - أن تتمهد الدول بعدم فرض أجور نقل مختلفة على الأقسام المختلفة التي
تسيطر عليها .

٨ - أن يكون هناك مجلس محاسبة خاص ينتخب من ضمن مدراء
الشركة مهمته تقسيم الأرباح التي يحصل عليها نتيجة استغلال
الخط بصورة كلية بين الدول المختلفة (١) .

أرسل أوكونر سفير بريطانيا في القسطنطينية في ١٠ آب ١٩٠٥
مذكرة إلى اللورد لانسدون رئيس الوزراء البريطاني ذكر فيها بأن من
المنعجل على انكلترا منع بناء السكة وإن كل قسم تنجح الشركة الألمانية
في إنشائه يجعل النجاح الكلي للمشروع أمراً أكثر تأكيداً ويجعل الرغبة
في المساهمة البريطانية في المشروع أمراً أقل أهمية .

والظاهر أن السفير البريطاني لم يكن مطلعاً على حقائق الأمور ، فإن
الدوائر الألمانية كانت تشعر أن المساهمة البريطانية هي أمر لا يمكن
الاستغناء عنه لغرض نجاح المشروع نظراً للفوائد المادية التي يمكن
الحصول عليها نتيجة لتلك المساهمة الأمر الذي يقلل من التفقات الألمانية
ويختصر الكثير من الوقت (٢) .

استمرت الأوساط العامة والرسمية البريطانية في محاولاتها لغرض

وجهات نظرها المختلفة على ألمانيا فقام ليج H. F. B. LYNCH
مدير شركة ملاحية الفرات ودجلة التي كانت تحتكر تجارة النقل النهري
في وادي الرافدين بتقديم مذكرة إلى الدكتور كيفنر ذكر فيها أن وزارة
الخارجية والصحة البريطانية سوف لا تؤيدان أي مشروع في وادي

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٣٣١ - ٣٣٤ وكذلك
BUTTERFIELD. P. 53.

(2) BUTTERFIELD. P. 54. BR: DOC: VOL: 8: P: 335

الرافدين ما لم يوافق عليه (لنج) شخصياً ، وحذر لنج كيفير من ان
الاستمرار في بناء السكة بدون الاتفاق بشأنها مع بريطانيا معناه الحرب
بين الدولتين في النهاية لان انكلترا لا يمكنها السماح لاي قوة دولية اخرى
بالسيطرة على سكة حديدية شديدة القرب من الهند ومصر .

والواقع ان خير تعليق على مذكرة لنج الاخيرة هو التعليق الذي جاء
به برفيلد في كتابه « دبلوماسية سكة حديد بغداد » ، فقد ذكر الكاتب
الامريكي مقلداً من أهمية وجدية ذلك التحذير قائلاً :-

"WE CAN NOT SAY HOW TRUE HIS STATEMENT
HINTING AT HIS INFLUENCE WITH THE FOREIGN
OFFICE WAS, BUT WE NEED NOT CONCERN OURSELVES
WITH HIS THREAT OF WAR, HE WAS MERELY ATTEM-
PTING TO BULLY THE GERMAN GROUP IN TO MAKING
HIM SOME SORT OF A CONCESSION IN ORDER THAT
HIS OWN INTERESTS WOULD NOT SUFFER. A RAIL
WAY TO THE PERSIAN GULF WOULD HAMPER, TO
GREAT BRITAIN THE OPERATION AT LYNCH IN THAT
REGION AND HE WANTED TO BLOCK THE ENTREPRISE
AT ALL COSTS(1).

استمرت مثل هذه البيانات والاعلانات طوال عامي ١٩٠٥ و ١٩٠٦
غير ان أي نتيجة ايجابية معينة لم تخرج كنتيجة لها .

ودخل في عام ١٩٠٧ عامل جديد في قضية الصراع الدبلوماسي
الالمانى - البريطانى بصد سكة حديد بغداد ، ففي ذلك العام وقعت

(١) اعتبر لنج الذي كان يتمتع بنفوذ واسع في الشرق الاوسط
من اشد المنافسين عن المصالح البريطانية في المنطقة ، وقد شغل مقعداً
لحزب الاحرار في البرلمان البريطانى في الفترة ١٩٠٦ - ١٩١٢ ، وقد
اتخذ من ذلك المقعد كنبر للدفاع عن المصالح البريطانية في المنطقة
ولصرف وجهة نظر الحكومة البريطانية للاهتمام بضرورة حفظ المصالح
البريطانية في ايران وادنى الرافدين . راجع :

BUTTERFIELD, P. 54: EARLD, P. 210:

بريطانيا وروسيا على معاهدة لتقسيم مناطق النفوذ في ايران فيما بينهما حيث
أمن الاتفاق المذكور لبريطانيا مراكزها القوية في منطقة الخليج العربي من
أى خطر روسي محتمل في ذلك الاتجاه الامر الذى قوى من المراكز
البريطانية اتجاه ألمانيا بالنتيجة وجعلها تتصرف أكثر من اى وقت آخر من
قبل للاتصال بالامبراطورية الألمانية لحل مشكلة بغداد معها .

غير ان التفاهم البريطانى - الروسى حول ايران لم يعن تفاهم تلك
الدوتين حول سكة حديد بغداد ، فان روسيا كانت تناقض في ذلك الحين
مشروع السكة معارضة قوية وتحاول بكل قواها عرقلة تقدم المشروع ،
أما بريطانيا فلم تكن في موقف من يحاول إيقاف العمل في المشروع
وعرفته ، بل سارت سياستها آنذاك على أساس محاولة الاشتراك في
المشروع والرفابة الجديدة عليه أو على القسم الجنوبي منه على الأقل . وقد
فسرت روسيا السياسة البريطانية الأخيرة حيال السكة على أساس كونها
حيانة للصداقة وللاتفاق الروسى - البريطانى بشأن ايران .

لم نجد السياسة البريطانية في ذلك الحين فكرة الدخول في خلاف
علني مع روسيا بشأن مشروع السكة ، ولهذا السبب نجد ان
سياستها عام ١٩٠٦ وفي خلال الاثني عشر الاولى لعام ١٩٠٧ ، كان يشوبها
على الغالب عامل السعى لعدم إثارة روسيا .

وخير دليل على ذلك ما جاء في تقرير ارسله الى حكومته الهر مترنيخ
سفير ألمانيا في بريطانيا ، فقد ذكر التقرير ان السفير علم ان هناك نية
مؤتمر بريطاني عام عقد في لندن في ٢٦ تموز ١٩٠٦ حول قضية سكة
حديد بغداد وحضر المؤتمر رئيس الوزراء ووزير الحربية ووزير
الخارجية وممثلون عن حكومة الهند ونتيجة للاجتماع المذكور تم الاتفاق
على ان من مصلحة بريطانيا الاشتراك في سكة بغداد ، غير ان الاتفاق

تم كذلك، في نفس الاجتماع على عدم محاولة الدخول مع روسيا
خلاف بصد تلك القضية^(١) .

زيارة القيصر وليم الثاني لبريطانيا - فترة المعارضة الهوجاء.

تعتبر زيارة القيصر وليم الثاني لبريطانيا في تشرين الثاني ١٩٠٧
كبدية لعهد جديد من عهود المعارضة البريطانية للسكة ، اذ أصبحت
المعارضة البريطانية للسكة عقب تلك الزيارة في اوج قمتها وخلقت جواً
رهيباً من التوتر في العلاقات البريطانية - الالمانية حول القضايا الشرقية .
بدأت زيارة القيصر الالمانى لبريطانيا بشكل طبيعي وكانت المحادثات
التي جرت خلالها بشأن موضوع السكة ودية بصورة عامة ، غير ان الامر
تطور بصفة عكسية عقب ذلك .

صاحب القيصر في زيارته لانكفرا البارون فون شوين
BARON VON SCHOEN - الذي اصبح وزيراً لخارجية روسيا
عقب تخليه عن منصبه كسفير في بلاط القيصر الروسي - والجنرال تون
اينسم GENERAL VON EINEM وزير الحربية الالمانى
بالاضافة الى وجود مترنيخ سفير المانيا في بريطانيا وعدد من الضباط
والدبلوماسيين الالمان بجانب الامبراطور .

اتصل الامبراطور خلال اقامته التي استغرقت بضعة ايام في لندن
بعدد من الشخصيات البريطانية مدلياً بتصريحات تحمل روح الصداقة
اتجاه بريطانيا بشأن سكة حديد بغداد .

ففي اول ليلة لزيارته الرسمية لبريطانيا اتصل القيصر بهالدين
VISCOUNT HALDANE وزير الحربية البريطانى واهلفه اسفه
لوجود عدد من الخلافات الالمانية - البريطانية بشأن سكة حديد بغداد
واعرب القيصر عن رغبته في التعرف على الاساس البريطانى الذى يمكن
التفاهم بين الطرفين استناداً عليه .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 225-227:

ويتكلم هالدين وزير الحربية البريطاني الذي اتصل به القيصر
عند زيارته لانكلترا في كتابه "BEFORE THE WAR" قبل الحرب
عن الجواب الذي قدمه الى القيصر بشأن عرض القيصر فكرة التعاضد
بين بريطانيا والمانيا حول السكة فيذكر بأنه أكد للقيصر الالمانى على
ضرورة حصول بريطانيا على بوابة فى نهاية الخط لتحضى الهند فى حالة
الخطر . ويقول هالدين فى هذا الصدد ما نصه :

"I SAID - HALDANE - THAT I CAN NOT ANSWER
FOR THE FOREIGN OFFICE, BUT THAT SPEAKING
AS WAR MINISTER, ONE THING I KNEW WE WANTED
WAS A "GATE" TO PROTECT INDIA FROM TROOPS
COMING DOWN THE NEW RAILWAY"(1).

والظاهر ان القيصر ثم يفهم طلب هالدين الخاص بالحصول على
"البوابة" على حقيقته ، فقد سأل هالدين عما يعنيه بتلك الكلمة . فأجابه
وزير الحربية البريطاني ان معنى ذلك هو سيطرة بريطانيا على القسم
الجنوبى القريب من الخليج العربى من السكة ووعد القيصر باعطاء
بريطانيا تلك البوابة قائلا : "سأعطىكم البوابة"

"I WILL GIVE YOU THE GATE

وعقب تأكيد آخر تلقاه هالدين من القيصر بذلك الصدد ، قام
الاول بالاتصال بالسفير ادورد كراى وزير الخارجية البريطانى بملها اياه
فحوى مباحثاته مع القيصر . وعقب ذلك الاتصال تسلم هالدين من كراى
مذكرة لكى يرفعها الى القيصر الالمانى خلاصتها ان الحكومة البريطانية
يسرها ان تناقش الاقتراحات الالمانية غير انها ترغب فى اشراك روسيا
وفرنسا فى المناقشات قبل التوصل الى اتفاق لان مصالح كل من تلك
الدولتين هى من الامور التى لمسها المباحثات .

(1) VISOUNT HALDANE, BEFORE THE WAR, PP.
44-47, CASSEL AND COMPANY LTD, LONDON
1920.

وجاء في تلك المذكرة شرح للرأى البريطانى السالف الذكر
وايضاح للكيفية التى يمكن بواسطتها اجراء المباحثات على النحو التالى :

"THAT THE BUSINESS MEN SHOULD MEET IN
BERLIN AND SHOULD DEFINE WHAT EACH OF THEM
WANTED. THE EMPROR MIGHT NOT BE WILLING TO
CONCEDE THINGS OUT OF HIS RIGHTS, BUT ON THE
OTHER HAND, THE DIFFICULTIES MIGHT BE DIMINIS-
HED, AND EVEN MIGHT AT ALL DISAPEAR"(1).

لا يظهر المقطع الاخير الا احسن جوانب العرض البريطانى الذى
بقى بمجموعه أمراً غير مستحب بالنسبة لالمانيا لان فكرة اجراء مفاوضات
رباعية تعنى وقوف المانيا بصورة منفردة أمام رغبات ثلاث دول متجمعة
فى صف واحد .

وهكذا لم يظهر القيصر الالمانى تحمساً للمذكرة - بسبب القيود
الخاصة باشتراك روسيا وفرنسا فى المباحثات - وابلغ هالدين بأن اشراك
روسيا - على الاقل - فى المباحثات سيؤدى الى احتمال عرقلة المباحثات
نفسها(2) .

ولكن القيصر من الجهة الاخرى لم يحاول قطع جبل الصلة بصورة
نهائية ، فقد كلف النون شوين بالتوجه الى لندن ومناقشة وزارة الخارجية
البريطانية بصورة رسمية حول الاتفاق بشأن سكة حديد بغداد « وفعلًا
قام شوين بالانجاء الى لندن ونافس مع السير ادورد كراى التفاصيل
الاولى الخاصة بالقضية » .

غير ان المحادثات الالمانية - البريطانية التى جرت بواسطة هالدين
لم يكتب لها النجاح ، ويرجع هالدين سبب ذلك الفشل الى تراجع
الدوائر الرسمية فى برلين وعدم رغبتها فى اجراء محادثات رباعية حول
السكة « فقد ابلغت الحكومة الالمانية الحكومة البريطانية بأنها مستعدة لاجراء

(1) BR. DOC. VOL. D: P: 63

(2) HALDANE, BEFORE THE WAR. P. 48-49.

معاهدات خاصة مع بريطانيا حول القسم الجنوبي من الخط ، غير أنها لا ترغب في اشراك دول اخرى في المعاهدات لان ذلك الامر قد يؤدي الى فشل المعاهدات وزيادة الخلافات الموجودة بينها وبين الدول الاخرى^(١) .

أدى الموقف الالمانى الاخير الى اعطاء نتائج عكسية لدى الاوساط البريطانية لفترة من الزمن ، فقد اظهرت الدوائر البريطانية خلال الاشهر الاولى من عام ١٩٠٨ تحفظاً شديداً اتجاه قضية سكة حديد بغداد ونوعاً من عدم الرغبة فى التعاون مع ألمانيا فى ذلك الشأن .

فى تموز ١٩٠٨ عقد مجلس وزراء خالص فى لندن حضره عدد من الوزراء مثل اسكيت ASQUITH ومورلى MORLEY وهالدين HALDANE وكسنبرو GREWE

كان الغرض منه دراسة الموقف الخاص بالعلاقات البريطانية - الألمانية بشأن السكة ، وقرر المجلس عدم امكان القيام بأى اجراءات فى ذلك الوقت بشأن الاستمرار فى المباحثات مع ألمانيا^(٢) .

فقد فهمت الوزارة البريطانية الموقف الالمانى الاخير على انه تراجع لاحق لما سبق وان وافق عليه القيصر ولهم التانى وحاشيته أثناء الزيارة التى قام بها القيصر الالمانى لبريطانيا^(٣) .

واظهر السير لويس مالتس SIR LOUIS MALLETS مدير الدائرة الشرقية فى وزارة الخارجية البريطانية حقيقة مقدار السخط البريطانى بشأن ما اسسته الدوائر البريطانية ، بالتراجع الالمانى ، عندما قال :

(١) المصدر السابق ، ص ٤٩ - ٥١ وكذلك

D. G. P. VOL: 25: PP: 670:

(2) BR. DOC. VOL. 6: PP: 267:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٦٨ - ٢٧٠ .

"WHOSE REPRESENTATIVES HAVE NO IDEA OF THE MEANING OF GOOD FAITH AND WHO ARE OPENLY INFLUENCED BY BISMARCKIAN PRINCIPLES IN THIS RESPECT" (1).

وجاء الرفض الرسمي الذي قدمه مترنيخ في ٢٥ حزيران ١٩٠٨ لمقترحات بريطانيا بشأن المحادثات الرباعية كضربة أخرى وجهت الى بريطانيا في ذلك السدد .

ثورة عام ١٩٠٨ التركية

اعتبرت ثورة الضباط الأتراك التي قامت في سبف عام ١٩٠٨ في بدايتها كضربة للقوة الألمانية في تركيا ، فقد عزل اصدقاء ألمانيا من مناصبهم وعين بدلهم اصدقاء بريطانيا وفرنسا ورأت ألمانيا تفوذها في الدولة التركية اخذاً بالهبوط والاضمحلال على اثر ازدياد نفوذ الدول الأوروبية الكبرى الأخرى التي أخذت رصيدها بالارتفاع .

في سنة ١٩٠٩ وضعت القوة البحرية التركية تحت الأمرة الصورية لادميرال بريطاني وبقي الضباط البريطانيون يمارسون سلطة إدارية واسعة في البحرية التركية حتى حوالي زمن قيام الحرب العالمية الأولى ، وفي عام ١٩٠٩ كذلك وافق السير إرنست كاسيل E. CASEL

على قبول الدعوة لإنشاء البنك الوطني التركي الذي كان الغرض

THE NATIONAL BANK OF TURKEY

منه التشجيع على زيادة الاستثمارات البريطانية في تركيا ، وفي نفس العام عين السير وليم ولكوكس W. WILLCOXS كمهندس استشاري في وزارة الأشغال العامة العثمانية ووضعت مشاريعه الخاصة بربى وادى

(1) GREY, SIR EDWARD, TWENTY FIVE YEARS.
P: 156. LONDON 1925

والكتاب مترجم الى اللغة الألمانية :

25 JAHRE, MUNCHEN 1926.

الرافدين موضع التنفيذ الفوري كما وعين السير كرافورد
SIR RICHARD CRAWFORD كمنار لوزارة المالية العثمانية وعين

ضابط فرنسي كمفتش عام للمشركة العثمانية (١) .

دامت الموجة الكبرى لفترة المعارضة التركية الجديد للامان فترة
قارب السنة بلغت خلالها تلك المعارضة من الشدة لدرجة انها هددت
بايقاف العمل في مشروع سكة حديد بغداد بكامله .

وحاول الانكليز في خلال تلك الفترة توسيع نفوذهم في تركيا
بقدر المستطاع ، وقاموا بصاع كبرى لهدم مشروع السكة بالإضافة الى
اظهارهم التراجع عن سياسة محاولة التفاهم مع ألمانيا حول المشروع
ورفضهم كل المقترحات الالمانية الخاصة بالتوصل الى اتفاق حول القضية .
ذاعت عقب ثورة الضباط الاتراك اشاعات قوية مفادها ان في نسبة
البرلمان العثماني انهاء امتياز المصالح الالمانية الخاصة بإنشاء سكة حديد
بغداد الامر الذي ازعج الالمان غاية الازعاج وجعلهم يلجأون الى محاولة
التقرب من بريطانيا ، فقرروا الاتصال ببعض رجال الاعمال البريطانيين
وتقديم عدد من المقترحات القائمة على أساس اعطاء بريطانيا حق مد السكة
من بغداد الى البصرة مع احتفاظ ألمانيا بقدر ٣٠٪ من ذلك القسم ، على
ان تلك المساع لم تأت بنتائج ذات بال .

ولكن الامور ما لبثت ان تحسنت بالنسبة للامان ، فقد تغير الموقف
التركي بالنسبة لهم بصورة تدريجية ابتداء من عام ١٩٠٩ عقب قيام الثورة
المضادة لغلاة الاتراك ، وأخذت ألمانيا تستعيد شيئاً فشيئاً قوتها القديمة في
الامبراطورية العثمانية ، ولما كانت من مصلحة الاتراك انهاء مد سكة حديد
بغداد بأي شكل من الاشكال ، فحسد سعى هؤلاء الى محاولة التوفيق بين
ألمانيا وبريطانيا بذلك الصدد .

وتنفيذاً لهذه السياسة طلبت السلطات العثمانية من الدكتور كينير

(1) EARLE, PP. 220-221.

العودة الى افتتاح المفاوضات مع المير كاتيل بخصوص مساهمة بريطانيا في السكة كما وسعت تركيا كذلك الى الحصول على موافقة البنك الائتماني لفرض اعادة النظر في امتياز عام ١٩٠٣ على أساس اسهام بريطانيا في الامتياز وجعله متساوياً مع الحالة المالية لتركيا .

ونتيجة لكل تلك المصاعف تقدم السفير التركي في لندن في ٨ تشرين الثاني ١٩٠٩ بطلب الى السلطات البريطانية يرجو فيه الحكومة البريطانية ابصاح شروطها لاجل ايقاف معارضتها الدبلوماسية لسكة حديد بغداد^(١) .

حاولت تركيا اصلاح احوالها المالية عن طريق الحصول على موافقة الدول الكبرى على زيادة نسبة الضرائب الكمركية على وارداتها ، وكان أمر الحصول على الموافقة البريطانية بذلك الشئان بشكل في الواقع صعبه كبرى للدوائر التركية لان بريطانيا كانت ساوم دائما لقاء اعطائها تلك الموافقة .

وهكذا ابلت بريطانيا تركيا عام ١٩٠٩ ان هناك نسبة ثلاث نقاط يجب الاخذ بها مقابل اعطائها الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية التركية :

١ - موافقة تركيا على جعل بعض المناطق الضمانية خاضعة لنظام تعريف كمركية خاصة .

٢ - موافقة تركيا على السماح لرؤوس الاموال البريطانية بتقديم بعض القروض في تركيا .

٣ - ان تعد تركيا بعدم صرف اي قسم من الازايح التي منحصل عليها نتيجة لزيادة نسبة الضرائب الكمركية في اراضيها في مشاريع

(١) المصدر السابق ، نفس الصفحة وكذلك

مشروع سكة حديد بغداد (١) •

أصبحت قضية سكة حديد بغداد بمرور الزمن من القضايا الرئيسية التي رغبّت حكومة القسطنطينية في الانتهاء من العمل فيها • ولما كانت المعارضة البريطانية لها من الأسباب الرئيسية التي كانت تؤدي الى عرقلة العمل في المشروع ، فقد أصبح من الضروري أن تدخل تركيا مع بريطانيا في مفاوضات رسمية تتعلق بسكة حديد بغداد لانها • معارضتها لها •

أزعج الاتجاه التركي الجديد الاوساط الألمانية التي طالبت بعدم اتخاذ أي قرار بشأن السكة قبل الحصول على موافقة المائبة سابقة بذلك العدد •

(١) أدى تغير ميزان الثقل الى صالح ألمانيا في تركيا من جديد عام ١٩٠٩ الى تغيير السياسة التركية حيال سكة حديد بغداد • فقسام من بين رجالات العهد الثوري الجديد في القسطنطينية عند من المؤيدين لفكرة سكة حديد بغداد التي رأوا فيها مشروع يحقق عند من الفوائد الاقتصادية والسياسية الكبرى لتركيا • كما وقامت الاوساط الحربية التركية التي استغفمت من جديد الجنرال كولتز **GENERAL VON GOLTZ** كاستشار اعلى للجيش التركي

بالدفاع عن المشروع كذلك مها كانت تكاليف انشاءه • وبالرغم من الصعوبات المالية الكبرى التي تمثلت بمسدد من الاضطرابات المالية وارتفاع في الاسعار وشلل الاقتصاد عام ، قامت شركة سكة حديد الاناضول وشركة سكة حديد بغداد بتقديم عدد من المعونات المالية الى الحكومة التركية واطهر الامان استمدادهم للتفاهم مع السلطات العثمانية لحل كل خلاف دبلوماسي حول امتياز عام ١٩٠٣ • والواقع ان الصعوبات المالية التي واجهت رجالات عهد الثورة التركية قبل الحرب العالمية الاولى هي التي جعلتهم يتوجهون نحو الامان لطلب المعونة عقب ان رفضت كل من بريطانيا وفرنسا تقديمها بصورة غير مشروطة كما هو الحال في قضية الموافقة على زيادة نسبة الضرائب الكمركية •

راجع :

REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY CO. PP. 2-9. ISTANBUL 1908-1909. D. G. P. VOL: 27: P: 514;

ومهما يكن من أمر فإن حفي باننا الوزير الاعظم النماني كان متحمساً ومتفانياً من امكانيات المفاوضة مع بريطانيا ، وغدماً لذلك الفرض اقترحات الى الاخيرة تقوم على أساس اشاء شركة سكة حديد جديدة لبا القسم الجنوبي من سكة حديد بغداد على ان تقسم الحصص المختلفة للدول فيها على النحو التالي :

٤٠٪ تركيا ٢٠٪ لبريطانيا

٢٠٪ لفرنسا ٢٠٪ لالمانيا

غير ان مثل تلك المقترحات لم تكن من الامور التي يمكن ان توافق عليها بريطانيا لان مجموع الحصص الالمانية - التركية في الشركة المقترحة سيكون ٦٠٪ الامر الذي لا يمكن لبريطانيا ان تسامح في اعطائه^(١) .

وضعت معاهدة عام ١٨٩٩ بين الكويت وبريطانيا شيخ الكويت تحت الحماية البريطانية الفعلية وسارت سياسة الحكومة النمانية منذ توقيع تلك المعاهدة وعقب ثورة عام ١٩٠٨ التركية على وجه الخصوص على اساس محاولة تقوية المراكز النمانية في الكويت ومنطقة الخليج العربي بعد ان كادت السيادة النمانية على تلك المناطق تصبح اسمية فقط .

وكجواب على المقترحات التي تقدم بها حفي باننا « اخبر لوثر

LOWTHER سفير بريطانيا في تركيا الوزير الاعظم النماني ان

نهاية الخط يجب ان توضع تحت السيطرة البريطانية ، غير ان الوزير النماني لم يوافق على ذلك الطلب واخبر بريطانيا بأنه ما لم توافق الاخيرة على الاعتراف بسيادة السلطان النماني على الكويت فإن الحكومة النمانية ستقوم باختيار البصرة كنقطة لنهاية الخط^(٢) .

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٦٦٩ .

(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٦٧٢ - ٦٧٥ .

لم تقبل بريطانيا الجواب العثماني الأخير بالرضى واعلنت ان هناك وضع خاص بالكويت املته معاهدة عام ١٨٩٩ بينها وبين شيخ الكويت وان من الواجب حماية كل التجارة البريطانية بين بغداد والبصرة (١) .
غير ان بريطانيا عادت فنافست نفسها عقب ذلك عندما اعلنت انها تعترف بالسيادة العثمانية على الكويت غير انها لا توافق على اقامة قوات الشرطة العثمانية هناك أو على السماح بارسال جيوش السلطان الى تلك الاراضي (٢) .

عرضت بريطانيا خلال عام ١٩١٠ على تركيا مقترحات بشأن تقسيم القسم الجنوبي من الخط بصورة خماسية بين بريطانيا والمانيا وروسيا وفرنسا وتركيا على ان يكون نصيب كل دولة فيه ٢٠٪ ، غير ان تلك المقترحات لم تلق القبول الألماني - التركي لان دول حلف الوفاق الثلاثي - بريطانيا وروسيا وفرنسا - سيكون لها ٦٠٪ من القسم بصورة مشتركة كما وان عدم رغبة تركيا نفسها في ان تساهم روسيا في المشروع بالإضافة الى عدم اشارة بريطانيا الى قضية السيادة العثمانية على الكويت كانت هي الاخرى من العوامل التي أدت الى فشل تلك المقترحات وعدم الأخذ بها .

وتجدر الملاحظة هنا ان بريطانيا لم تحاول اشراك روسيا في السكة الا اطلاقاً منها في ان تنازل لها روسيا عن حصتها لعدم وجود الامكانيات المادية الكافية لدى روسيا في الدخول في امثال تلك التجهيزات المالية .

(١) كانت بريطانيا تدفع سنوياً مبلغ أربعة الاف جنيه لمساعدة شيخ الكويت ولمنحه من اعطاء اي نقطة من اراضي الكويت الى اي مجموعة من المصالح الاجنبية التي ترمي الى انشاء نهاية لسكة حديدية هناك .
راجع :

D. G. P. VOL: 31: PP: 309-310; BR: DOC: VOL 6: PP 422-424.

(2) D. G. P. VOL: 31: PP: 311-312

وتقدمت تركيا بمقترحاته بزيادة تقوم على أساس عدم اعطاء اى نصيب لروسيا من القسم الجنوبي وعلى أساس تقسيمه بين الدول الاربع الباقية بنسبة ٢٥٪ لكل واحدة منها مع اعطاء منصب مدير مجلس ادارة الشركة الى شخصية عثمانية الامر الذي لم توافق عليه بريطانيا لخشيها من ان الشركة تصبح بهذا الشكل تحت السيطرة الالمانية - التركية (١) .

وأمام عدم الاتفاق حول الموضوع تقدمت بريطانيا بمقترحات جديدة تقوم على أساس اعطاء حصة السكة من بغداد الى البصرة الى المصطلح العثمانية فقط بدون اشراك اى دولة اجنية فى الموضوع على ان يتم ذلك بعد ان تتفق بريطانيا والمانيا وتركيا حول كل النقاط المتعلقة بالامر .

هددت أزمة النزاع حول اغادير واحتمال نشوب حرب بين المانيا وبريطانيا وبقية اعضاء حلف الوفاق الثلاثى الامن العثماني الامر الذي جعل كامل اهتمام الحكومة العثمانية ينصرف الى تلك المسألة والى محاولة الدفاع عن الامبراطورية مما ادى الى تأجيل متابعة المباحثات التركية - البريطانية بشأن سكة حديد بغداد .

عادت المباحثات حول السكة بعد فترة الانقطاع عام ١٩١٢ وسارت فى هذه المرة بصورة سريعة ومرضية وأخذت كل الدلائل تشير الى احتمال عقد اتفاق سريع بشأن السكة بين بريطانيا والمانيا .

فأخذت الخطوات السريعة فى تلك الفترة لاجل التوصل الى ذلك الهدف . وفى عام ١٩١٤ زار اللورد هالدين وزير الخارجية البريطانية برلين حيث حل ضيفاً على القيصر وليم الثانى وجرت خلال زيارته مباحثات بينه وبين الامبراطور الالمانى وحكومته حول قضايا هامة مختلفة على رأسها قضية القوة البحرية الالمانية وسكة حديد بغداد .

وفى خلال تلك المباحثات اخبر اللورد هالدين السلطات الالمانية انه لا يزال عند موقفه الاول الذى اعلنه عام ١٩٠٧ خلال زيارة القيصر

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٣١٦ - ٣١٨ .

الالمانى لبريطانيا والقاضى باعلان بريطانيا عن استمدادها لتأييد مشروع اذا ما تم التوصل الى اتفاق بشأن حماية المصالح البريطانية فى وادى الرافدين^(١) .

برزت الى الميدان خلال تلك الآونة شخصية البارون مارشال فون

بييرشتاين **BARON MARSHALL VON BIEBERSTEIN** الذي بقي —فيرا— لالمانيا فى القسطنطينية عدة —سنوات— . وقد قام المون بييرشتاين بالكثير من الجهود لمحاولة التوفيق بين المانيا وبريطانيا بشأن سكة حديد بغداد خصوصا عقب نقله من منصبه كسفير لالمانيا فى تركيا الى منصب سفير المانيا فى لندن حيث عمل منذ وصوله على محاولة التوفيق بين وجهات النظر البريطانية — الالمانية بشأن السكة .

وفى نفس ذلك الوقت تقريبا — أول كانون الثانى ١٩١٣ — عين الفون ياكوف **VON JAGAW** كوزير للخارجية الالمانية وكان ياكوف مهتما بقضية عقد اتفاق بين بريطانيا والمانيا بشأن تركيا لاعتقاده ان امر نشوب حرب عالمية بين المانيا وبريطانيا هو امر لا مفر منه اذا لم تعقد مثل ذلك الاتفاق .

أعلن السير ادورد كراى وزير الخارجية البريطانى فى أوائل عام ١٩١٣ ان قضية الوصول الى تسوية بشأن السكة قد طال امدها وان من الواجب انهماجا بصورة سريعة على أساس المشاركة البريطانية فى المشروع وقال كراى فى ٣ نيسان ١٩١٣ ان كل ما نرغب بريطانيا فى الحصول عليه هو القسم الممتد من البصرة حتى الخليج العربى واثنين من المدرء فى القسم الممتد من البصرة الى بغداد^(٢) .

ولما كانت الشروط التى اعلن عنها كراى معقولة ومعتمدة بالنسبة لالمانيا التى كانت قد أعلنت مراراً عن قبولها لمثل هذه الشروط ، فقد

(1) HALDANE, BEFORE THE WAR, PP. 48-50.

(2) D. G. P. VOL: 37: PP: 154-155:

بات واضحا في الافق امكانية الوصول الى اتفاق الماني - بريطاني طال انتظاره بشأن السكة .

وساعد في امر التعجيل بالوصول الى ذلك الاتفاق حفي باشا الوزير المفوض وفوق العادة الذي ارسلته الحكومة النمائية في شباط ١٩١٣ الى لندن لفرض ازالة كل العقبات الخاصة بسكة حديد بغداد بين بريطانيا وتركيا وبين بريطانيا والمانيا .

قد بقي حفي باشا في لندن فترة تقارب الاربعة اشهر اجتمع خلالها مراراً بالسير ادورد كراي لماقته في القضايا الخاصة بالشرق الاوسط كما واجتمع بعدد من اعضاء السفارة الالمانية في لندن مثل كولمان و ولشونوفسكي **HERR VON KUHLMANN**

PRINCE LICHNOWSKY لفرض النظر في الشروط الخاصة بمقد اتفاق ثلاثي بين ألمانيا وبريطانيا وتركيا بشأن القضايا الاقتصادية والسياسية التي تهم تلك البلاد في الشرق الاوسط .

وفي ٦ ميس ١٩١٣ توصلت تركيا وبريطانيا الى عقد اتفاقية كاملة فيما بينهما حول عدة مسائل تتعلق بالعلاقات البريطانية - التركية في المنطقة واشتملت الاتفاقية على نقاط مختلفة أهمها :

١ - تسوية القضايا المتعلقة بالامور القانونية الخاصة بالمؤسسات الدينية والثقافية والطبية لبريطانيا في الدولة التركية .

٢ - تسوية الادعاءات المالية البريطانية في الدولة النمائية .

٣ - النزاع التركي - الايراني بشأن الحدود خصوصا في المناطق التي تحتوي على النفط .

٤ - ري منطقة وادي الرافدين .

٥ - مسألة النزاع البريطاني - النماني حول الكويت .

٦ - تسوية الخلافات النمائية - البريطانية بشأن سكة حديد بغداد .

وجاءت بعض المعاهدات التركية - البريطانية عقب ذلك كمصادقة
للاتفاق المذكور أهمها معاهدة ٢٩ تموز و ٢٩ تشرين الاول ١٩١٣
وحزيران ١٩١٤ (١) .

وادي الرافدين وسكة حديد بغداد في الاتفاق العثماني - البريطاني
عام ١٩١٣

حضت مشكلة وادي الرافدين وسكة حديد بغداد بصيب هام في
اتفاقية ١ مابس ١٩١٣ بين الانراك والانكليز ويمكن اجمال ما جاء في
الاتفاقية بمصد الموضوع في النقاط التالية :

- ١ - اعتراف تركيا بالمركز البريطاني الخاص في منطقة الخليج العربي
ولهذا السبب نص الاتفاق على ان الحكومة التركية بالرغم من اعتراف
بريطانيا بسيادة السلطان العثماني على الكويت - تعهد بانباغ
سياسة عدم التدخل في شؤون الامارة ، وأكد الاتفاق علاوة عن
ذلك على الاتفاقية التي وقعتها بريطانيا مع شيخ الكويت عام ١٨٩٩ .
- ٢ - اخبرت البصرة كنهاية لسكة حديد بغداد ما لم والى ان نواحي
بريطانيا على تمديد الخط الى الخليج العربي .
- ٣ - وافقت تركيا على انتخاب عضوين يحملان الجنسية البريطانية في
مجلس ادارة شركة سكة حديد بغداد .
- ٤ - تم الاتفاق على اعطاء كافة حقوق الملاحة النهرية في دجلة والفرات

(١) لدراسة اكثر تفصيلا عن المعاهدات التركية - البريطانية
التي ادت بنتيجتها الى توقيع الاتفاقيات المذكورة . راجع :

PARLIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMMONS
PP. 392-395. VOL. ■ LONDON 1913; HELFFERICH, DIE
VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGS P. 145-148; THE
TIMES, MAY 31, 1913, THE QUARTERLY REVIEW, VOL.
228. PP. 517-552; LONDON 1917; HUREWITZ, VOL: 1: PP:
269-272.

الى شركة دعت بشركة الانهر العثمانية للملاحة
OTTOMAN RIVER NAVIGATION COMPANY

على ان يتم تشكيلها بواسطة شركتين هما شركة شبه الجزيرة
والشرق PENINSULAR AND ORIENT CO. والشركة

البريطانية الهندية التجارية للملاحة
THE BRITISH INDIA STEAMNAVIGATION COMPANY

واعطى رأس المال العثماني عروة المساهمة في شركة الانهر
العثمانية للملاحة بنسبة خمسين بالمائة واعطيت الشركة نفسها
امتياز امدد ستون عاماً .

٥ - وبالإضافة الى ما سبق فقد جاء في الاتفاق على ان الامتياز الذي حصلت
عليه شركة الانهر العثمانية للملاحة لا يمس ايدياً بمصالح شركة
الاخوان لنج « بل وعلى العكس فقد أكد الاتفاق على امتياز شركة لنج مرة
اخرى واعطيت الشركة حق إضافة باخرة جديدة الى اسطولها
النهرى العامل في وادي الرافدين شريطة ان تحصل تلك الباخرة
على العلم العثماني .

٦ - تمهدت الحكومة البريطانية بعدم تفسير المواد الخاصة بامتيازات
حقوق الملاحة الممنوحة لرعاياها بصورة تعارض مع أمر تطوير
نهر وادي الرافدين وتمهدت الحكومة العثمانية من طرفها بعدم
القيام بأي اعمال للرعى من شأنها التأثير على مجرى سير البواخر
النهرية البريطانية في وادي الرافدين .

٧ - وفي مقابل كل ما سبق تمهدت الحكومة البريطانية باعطاء موافقتها
على زيادة مقدارها ٤٪ على الضرائب الكمركية للدولة العثمانية (١) .

(١) استقبلت الصحافة البريطانية الاتفاقية التركية - البريطانية
بكتير من الحماس على اساس كونها حل يارح لقضية النزاع حول وادي
الرافدين ، فذكرت صحيفة التايمس اللندنية بتاريخ ١٧ ايس ١٩١٣
ما نصه :

GREAT BRITAIN WILL HAVE NO FURTHER REASON

شعرت الاوساط الرسمية الالمانية عقب الاتفاق التركي - البريطاني ان الامل في حصول اتفاق الماني - بريطاني بشأن سكة حديد بغداد اصبح اكبر قوة من أى وقت مضى ووضعت البنك الالمانى منهاجا ليسير على اساسه فى محاولة التقريب من بريطانيا يستد على النقاط التالية :

FOR LOOKING ASKANCE AT A PROJECT WHICH SHOULD DO MUCH FOR THE DEVELOPMENT OF ASIATIC TURKEY, YOUR INTERESTS WILL BE SAFEGUARDED; WE HAVE ALWAYS SAID THAT A TERMINUS AT BASRA OFFERED NO MENACE TO SPECIFIC BRITISH INTERESTS IN THE PERSIAN GULF, AND GERMAN PROMOTERS WILL BE FREE TO COMPLETE THEIR GREAT PROJECT WITH A BENEVOLENT ACQUESCENCE OF GREAT BRITAIN THERE WILL BE NO OFFICIAL PARTICIPATION IN THE CONSTRUCTION OF THE LINE. BUT THERE WILL ALSO BE NOTHING TO DETER BRITISH CAPITAL FROM BEING ASSOCIATED WITH THE SCHEME. WE BELIEVE THAT IF SOME SUCH SOLUTION IS ADOPTED, A FERTILE SOURCE OF INTERNATIONAL MISUNDERSTANDING WILL DISAPPEAR IT IS A SOLUTION WHICH SHOULD RECEIVE THE APPROVAL OF FRANCE AND RUSSIA AND SHOULD GIVE GRATISFACTION TO GERMANY, IT APPEARS TO LEAVE NO ROOM FOR SUBSEQUENT DIFFERENCE OF OPINION, WHILE IT WIPES OUT A WHOLE SERIES OF OBSCURE DISPUTES".

ولم يكن موقف الاوساط العامة الالمانية اقل تحسسا من الموقف البريطانى . فقد استقبلت تلك الاوساط بكل سرور امر توقيع المعاهدة التركية - البريطانية . فكتبت صحيفة برلينر تاكبلات BERLINER TAGEBLATT بتاريخ ٢٩ كانون الاول ١٩١٣ مقالا تحدث فيه عن المعاهدة كنصر للدبلوماسية الالمانية . وذكرت الصحيفة ما نصه :

"FOR YEARS THIS UNDERSTANDING HAD THREATENED TO BECOME A BONE OF CONTENTION BETWEEN RUSSIA, ENGLAND AND GERMANY, THE GERMAN

- ١ - استعداد البنك الألماني لقبول أعضاء بريطانيين في مجلس إدارة السكة في القسم الممتد من بغداد الى البصرة .
- ٢ - ان من صالح البنك الألماني الموافقة على طلب بريطاني محتمل بشأن بناء القسم الممتد من البصرة الى الخليج العربي .
- ٣ - وفي مقابل ذلك يجب الحصول على حياض بريطانيا في الشؤون المتعلقة ببناء وتحويل مشروع سكة حديد بغداد في الاجزاء المتبقية من السكة (١) .

لم تعلن بريطانيا في الواقع في تلك الآونة عن عزمها في الحصول على أكثر من هذه العروض خصوصاً بعد ان ترك وزير خارجيتها السير ادورد كراي بصورة نهائية فكرة اشراك روسيا في المشروع . وكان كراي حذراً حتى النهاية في علاقاته مع ألمانيا ، فقد جعل أمر اعطاء الموافقة البريطانية النهائية بصدد الحصول على القسم الجنوبي من السكة مشروطة بأمر حل كل نقاط الخلاف الموجودة بين بريطانيا وألمانيا وتركيا بشأن سكة حديد بغداد بكاملها .

وعلى هذا الأساس صرح كراي ان من الواجب جعل البصرة كنقطة لنهاية الخط وان تمنح حرية الملاحة لسفن كل الدول بصورة متساوية في شط العرب في القسم الممتد من البصرة عن الخليج العربي كما واصل

GOVERNMENT HAS NOW THROUGH ITS CLEVERNESS AND TENACITY, SUCCEEDED IN REMOVING ALL DIFFERENCES IN BRINGING THE LINE ALTOGETHER INTO GERMAN POSSESSION".

كما استقبلت اوساط مجلس النواب الألماني (الرايخشتاغ) تلك الاتفاقية استقبالا حسنا بصفة عامة فيما عدا بعض النواب الذين راوا فيها تضحية كبرى من جانب ألمانيا . راجع :

STENOGRAPHISCHE BERICHTE, 13 LEGISLATUR PERIODE, 1 SESSION, P. 4744, VOL. 289. BERLIN 1913:

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 166-168

عن عدم اعتماد بريطانيا للتنازل عن حقوقها في بناء ميناء البصرة في نفس الوقت الذي صرح فيه ان بريطانيا لا ترغب في عرقلة الملاحة النهرية الألمانية في نهري دجلة والفرات بالقدر الذي تخشى فيه تلك الملاحة قضية انشاء سكة حديد بغداد على ان تنهى ألمانيا نشاطها في هذا المجال طالما تنتهى الحاجة الى ذلك لمساعدتها في بناء السكة بواسطة الملاحة النهرية . ووعد كراي ان الحكومة البريطانية ستقوم في تلك الحالة باعطاء ضمان تتعهد فيه بعدم التحيز في المعاملة في الملاحة النهرية بالنسبة للدول المختلفة في وادي الرافدين^(١) .

قدمت المقترحات الجوابية الألمانية على العروض البريطانية الأخيرة بشأن تسوية مشكلة سكة حديد بغداد والملاحة النهرية في وادي الرافدين الى الاوساط الرسمية البريطانية عن طريق السفارة الألمانية في لندن . وأصر البنك الألماني في تلك المقترحات على فكرة فتح حرية الملاحة أمام جميع السفن في شط العرب وفي كل الاوقات ، كما واران البنك اعطاء المصالح الألمانية حق التمثيل في مجلس ادارة الشركة التي تقوم بالسيطرة على الملاحة في تلك المياه في نفس الوقت الذي اعلن فيه البنك عن عزمه في الاستمرار في الاحتفاظ بالمدة المتبقية لديه بشأن حقوقه الخاصة باستخدام نهري دجلة والفرات لخدمة اغراض انشاء سكة حديد بغداد حينما جاء في امييار عام ١٩٠٣^(٢) .

وهكذا اشتد التقارب الألماني - البريطاني بشأن السكة ووضع كراي في ٢١ حزيران ١٩١٣ مسودة لاعلان بريطاني - ألماني مشترك بخصوص القضية ، غير ان ألمانيا رفضت ذلك الاعلان وقدمت اعلافاً جوابياً بذلك الصدد رفضته بريطانيا بدورها .

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٧٩ - ١٨١ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٨٨ - ١٨٩ .

على ان كل ذلك يجب ان لا يصرف النظر عن حقيقة هامة وهي ان بريطانيا وألمانيا استطاعتا في النهاية وضع صيغة محددة لمطالبتهما تتفق مع بعضها البعض الاخر في اجزاء كثيرة وبات الكل يتوقعون عقد مثل ذلك الاتفاق بصورة سريضة .

ففي اليوم العاشر من شباط ١٩١٤ وقف الملك جورج الخامس ملك بريطانيا ليعلم أمام البرلمان عن احتمال عقد تسوية عاجلة بشأن قضية سكة حديد بغداد قائلا :

"I AM HAPPY TO SAY THAT MY NEGOTIATIONS, BOTH WITH THE GERMAN GOVERNMENT AND OTTOMAN GOVERNMENT AS REGARDS MATTERS OF IMPORTANCE TO THE COMMERCE AND INTERESTS OF THIS COUNTRY IN MESOPOTAMIA ARE RAPIDLY APPROACHING A SATISFACTORY ISSUE"(1).

وهكذا أخذ التقارب البريطاني - الالمانى بشأن عقد اتفاقية عامة حول سكة حديد بغداد يزداد قوة منذ مطلع عام ١٩١٤ بشكل ملحوظ ، فقد عقدت عدة اتفاقيات جانبية بين الدولتين بصدده عدد من المسائل التي نفس قضية سكة حديد بغداد بصورة مباشرة من جعلتها الاتفاقيات التالية :

١ - اتفاقية ٢٣ شباط ١٩١٤ بين شركة سكة حديد بغداد واللورد انجيكاب INCHCAPE المدير العام لشركة الانهر العثمانية للملاحة اعترفت بموجبها شركة سكة حديد بغداد بالامتيازات التي اعطيت الى الشركة الاولى بموجب الاتفاق الذي عقده مع الحكومة العثمانية ، كما وحددت في نفس تلك الاتفاقية نوعية العلاقات الاقتصادية القائمة بين الشركتين .

٢ - اتفاقية ٢٧ آذار ١٩١٤ بين ممثلين عن شركة سكة حديد بغداد

(١) راجع خطبة العرش البريطاني في معاصر جلسات البرلمان البريطاني ليوم ١٠ كانون الاول ١٩١٤ .

وشركة الانهر النمانية ملاحه وشركة الاخوان لنج بصدد اعطاء الحق للشركة الاولى في اتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ الامتياز الذي اعطاه اياها الحكومة النمانية من جهة وتسهيل امر تنفيذ الاتفاقية التي عقدها في ٢٣ شباط ١٩١٤ مع شركة سكة حديد بغداد من الجهة الاخرى (١) .

٣ - اتفاقية ٢٦ آذار ١٩١٤ التي وقعها ممثلون عن الحكومات البريطانية والالمانية والتركية علاوة عن ممثلون عن شركة سكة حديد بغداد وشركة سمره - عابدين البريطانية بشأن التفاهم مع الشركة الاخيرة حول اعطائها الحق في تمديد خط سمره - عابدين لمسافة تزيد عن المائتي ميل بالإضافة الى اعطائها حقوقا تتعلق باستغلالها لبحيرات آسيا الصغرى لاغراض الملاحة وتم التفاهم في نفس تلك الاتفاقية حول بعض القضايا الخاصة بمسائل النقل في سكة حديد كل من الشركتين (٢) .

قامت الحكومة البريطانية باتخاذ التدابير اللازمة لتابعة معادلاتها مع السلطات الالمانية وهكذا تم الاتصال بينهما وبين لشنوفسكي LICHNOWSKY - سفير المانيا في لندن الذي خولته حكومته حق التفاهم مع بريطانيا بشأن السكة وعقب عدة اتصالات من هذا القبيل توصل كراي ولشنوفسكي الى اتفاقية بريطانية - المانية هامة حول قضية سكة حديد بغداد في ١٥ حزيران ١٩١٤ (٣) .

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 397-398:

(٢) للمعودة الى نصوص الاتفاقية راجع :

E. M. EARLE, THE SECRET ANGLO - GERMAN CONVENTION OF 1914 REGARDING ASIAN TURKEY, THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY REVUE VOL. 38. PP. 41-44: NEW YORK 1923: D. G. P. VOL: 37: PP: 415-416:

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٤٨ .

وأعلنت صحيفة التايمس اللندنية في اليوم التالي عن ذلك عندما أعلنت بأ التوصل الى تحضير مسودة اتفاقية عامة بين بريطانيا والمانيا بشأن قضية سكة حديد بغداد^(١) .

ووقف السير ادورد كراي امام مجلس العموم البريطاني في ٢٩ حزيران ١٩١٤ ليلعلن عن تأجيل التصديق الرسمي على تلك الاتفاقية الى حين انتهاء المفاوضات الالمانية - التركية الثانية بشأن السكة^(٢) .

وبات واضحا للعيان في منتصف تموز ١٩١٤ ان من المتوقع تصديق الاتفاقية البريطانية - الالمانية حول السكة بين يوم وآخر .

غير ان الجو السياسي الدولي المتلبذ بالقبوم ونذر الحرب بين ألمانيا وبريطانيا لعب دوره في صرف الانظار والمساعي الدبلوماسية عن قضية سكة حديد بغداد والانصراف الى مشكلة النزاع بين النمسا وصربيا ، ووضع الاعلان الرسمي عن قيام الحرب العالمية الاولى في آب ١٩١٤ نهاية لمشروع سكة حديد بغداد الالمانى^(٣) .

اتفاقية ١٥ حزيران ١٩١٤

تحتوى الاتفاقية البريطانية - الالمانية المذكورة بشأن السكة على عشرة مواد يمكن اجمال ما جاء فيها في الامور التالية :

١ - تعهدت الحكومة البريطانية بالنظر لاهية سكة حديد بغداد للتجارة الدولية بعدم اتخاذ أو تأييد اى خطوات من شأنها وضع الصعوبات

(1) THE TIMES, JUNE 16, 1914

(2) PALIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMMONS. VOL. 64: PP: 116-117: 1914:

(٣) كانت آخر لفحة للدبلوماسية الالمانية بشأن الاتفاق مع بريطانيا حول سكة بغداد في يوم ٢٧ تموز ١٩١٤ عندما حول القيصر وليم الثاني سفيره في لندن تخويلا كاملا لتوقيع الاتفاقية نيابة عن الحكومة الالمانية بصورة رسمية . راجع :

D. G. P. VOL: 37: PP: 669-670:

في سبيل بناء السكة وإدارتها بواسطة شركة سكة حديد بغداد
واعطت بريطانيا نفس التمهيد بخصوص عدم عرقلة مساهمة رؤوس
الاموال المختلفة في المشروع وعدم قيامها بإنشاء سكك حديدية
نافسة لسكة حديد بغداد في الدولة العثمانية أو تأييد أي شخص
يحاول التوصل إلى مثل هذه الغايات ما لم توافق الحكومة الألمانية
على ذلك بصورة ظاهرة .

٢ - تمهدت الحكومة البريطانية بإعطاء موافقتها على زيادة الضرائب
الكمركية للدولة العثمانية من ١١٪ إلى ١٥٪ بالإضافة إلى تمهدها
بعدم معارضة تحويل أي جزء من الواردات التي ستحصل عليها
الحكومة العثمانية من جراء زيادة نسبة الضرائب الكمركية إلى
شركة سكة حديد بغداد لغرض استغلال تلك الاموال في الاستمرار
في تمديد السكة .

٣ - اختبرت مدينة البصرة لكي تكون نهاية للسكة واعلنت كل من
الدولتين الموقعتين على الاتفاقية عن عدم قيامهما بتأييد - مهما كانت
الظروف - بناء أي فرع للسكة من البصرة أو أي نقطة أخرى على
الخط الرئيسي إلى الخليج العربي ما لم يحصل اتفاق سابق في
ذلك الصدد بين الحكومات البريطانية والعثمانية والألمانية بصورة
مشتركة .

وتعهدت الحكومة الألمانية علاوة عن ذلك بعدم القيام ببناء أي ميناء
أو محطة لسكة حديدية على الخليج العربي أو تأييد أي شخص
أو شركات تحاول الوصول إلى تلك الأهداف مهما كانت الظروف
ما لم يحصل اتفاق سابق بينها وبين حكومة صاحبة الجلالة
البريطانية حول ذلك .

٤ - تمهدت الحكومة الألمانية باتخاذ كل الاجراءات التي من شأنها الزام
شركة سكة حديد بغداد بعدم فرض أي تفرقة في تسهيلات تجارة

الترانزيت أو اسعار نقل البضائع مهما كان مصدر البضاعة أو جنسيتها أو وجهتها أو بالنظر لاي اعتبار آخر .

٥ - تمهدت الحكومة الألمانية - لفرض حقوة المراكز والمصالح البريطانية في المشروع - بالاحتذ على عاتقها تحقيق أمر السماح بانتخاب عضوين بريطانيين في مجلس المدراء لسكة حديد بغداد ممن توافق عليهما الحكومة البريطانية .

٦ - تمهد كل من الطرفين باحترام مبدأ سياسة الباب المفتوح THE OPEN DOOR POLICY في العمليات الخاصة بالسكك الحديدية والرى والملاحة في تركيا الاسوية .

٧ - اعترفت بريطانيا بالمصالح الألمانية الخاصة بالرى في منطقة سيليسيان بلين CILICIAN PLAIN واعترفت ألمانيا بمصالح الرى البريطانية في اسفل وادي الرافدين .

٨ - وافق كل من الطرفين على احترام الاتفاقية التركية - البريطانية المنقذة في تموز ١٩١٣ والتي اعطت حقوق هامة للرعايا البريطانيين تتعلق بأمور الملاحة في وادي الرافدين ، كما وتمهد الطرفين كذلك باحترام اتفاقية ٢٧ آذار ١٩١٤ بين شركة الانهر العثمانية وشركة سكة حديد بغداد بالإضافة الى اتفاقية ٢٧ آذار بين شركة سكة حديد بغداد وشركة سكة حديد سمرة - عايدين .

٩ - وافق الطرفان على استخدام وساطتهما بالإضافة الى مساع الحكومة العثمانية لجعل شط العرب بحالة سالحة للملاحة وعلى ابقاء على تلك الحالة بصفة دائمية لكي نستطيع السفن الكبرى من غابرات المحيطات الرسو بصفة حرة وسهلة في ميناء البصرة والتزم الالمان والانكليز كذلك بجعل مياه شط مفتوحة للسفن من جميع الدول مهما كانت نوعية جنسيتها او حمولتها .

١٠- اتفق الطرفان على وضع أى خلاف فى الرأى قد يتأ فى المستقبل
بصدد المعاهدة أو الوثائق والملاحق المرفقة بها موضع لتحكيم ، وتم
الاتفاق على وضع امثال هذه الخلافات تحت انظار محكمة التحكيم
الدائمة فى لاهاى

THE PERMANENT COURT OF ARBITRATION

فى حالة عدم اتفاق الطرفين على محكم معين أو محكمة خاصة (١) .

خاتمة

لم تشهد الدبلوماسية الدولية قبل الحرب العالمية الثانية انادرا
قضية دارت حولها المناورات والاتصالات والمباحثات بين الدول الكبرى
متلما انتهى اليه الامر بالنسبة الى قضية سكة حديد بغداد .

فأن ألمانيا التى بدأت بالسمي لتحقيق مشروع سكة حديد بغداد تحت
ضغط اقتصادها المتطور وكواسطة لاىصال منتجاتها وبضائعها الى بلاد
الشرق سرعان ما عدلت وجهة نظرها حيال المشروع بصورة تدريجية
بحيث انتهى بها الامر الى اعتباره من المتاربع السياسية الرئيسية التى
تسمى ألمانيا لتحقيقها لجملة كوسيلة هامة لاىصال النفوذ الالماني الى وادى
الرافدين والخليج العربى عبر تركيا .

على ان كل من بريطانيا وفرنسا وروسيا كانت لها اطماعها ومصالحها
فى تلك المناطق آنذاك وهكذا لم تنظر الدول المذكورة الى المشروع
الالمانى بعين الرضا والقبول والترحاب عندما شرع الالمان فى مد السكة .
واكتسبت قضية السكة بالنتيجة أهمية اقتصادية وعسكرية وسياسة
دولية كبرى .

(١) للعودة الى نصوص المعاهدة بصورة مفصلة راجع :

E. MEADE THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY
VOL: 38. PP. 37.

ونصبت معارضة الدول الكبرى للمشروع وزادت قوة وحدة
بأزدياد نشاط الألمان في اتسام العمل بمد السكة وبأزدياد توغلهم في
أراضي الدولة العثمانية باتجاه بغداد .

على أن الدبلوماسية الألمانية لم تأل جهداً في محاولة إنهاء معارضة
الدول الكبرى لمشروع السكة وفي وضع حد لتلك المعارضة ، ولقد
استطاعت ألمانيا فعلا أن تكلل مجهوداتها بالنجاح في نهاية الأمر وإن تصل
إلى مستويات دولية بشأن السكة مع كل من روسيا وفرنسا وبريطانيا على
التوالي على النحو الذي مرث دراسة في هذا المؤلف .

ولئن ألمانيا لم تمنح بمنح الوقت لكي تستريح من جهودها الحثيث
ولعني تمار انتصاراتها الدبلوماسية ولتحقيق حلمها بربط برلين ببغداد
بواسطة خط حديدي ينقل الوجود الألماني إلى أبواب الهند ، فما أن كادت
تصل إلى الاتفاق مع أكبر منافسيها في المنطقة وهي بريطانيا حول السكة
حتى تالت نيران الحرب العالمية الأولى .

وبقيام الحرب العالمية الأولى انهار مشروع سكة حديد بغداد الألماني
بجملته بين عشية وضحاها وتحولت أنظار واحتسام القوى الأوروبية نحو
الصراع الحربي الدائر بينها .

المصادر

BIBLIOGRAPHY

BOOKS

الكب :

- ANDREW, WILLIAM, A MEMOIR ON THE EUPHRATES VALLEY ROAD, LONDON, 1857.
- BAHRY, LOUAY, KOWEIT, ETUDES SOCIALES, ECONOMIQUES ET POLITIQUES, MONTPELLIER, 1962.
- BERNADOTTE, E., SCHMITTE, TRIPLE ALLIANCE AND TRIPLE ENTENTE, HENRY HOLT AND COMPANY, NEW YORK, 1934.
- BODE, FRIEDRICH HEINZ, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN, 1903-1914, PAUL PLISCHKA, BRESLAU, 1941.
- BRADSHAW, SIDNEY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, THE MACMILLAN CO, NEW YORK, 1929.
- BRAWITZ, MARIA VON, AUFZEICHNUNGEN UND ERINNERUNGEN, BERLIN, 1925.
- BULOW, BERNHARD FURST VON, DENKWURDIGKEITEN, BERLIN 1931.
- BUTTERFIELD, PAUL R., THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAILWAY, GOTTINGEN, 1932.
- CHERADAME, ANDRE, LA QUESTION D'ORIENT, LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, LIBRAIRIE PLON, PARIS, 1903.
- CHESNEY, FRANCIS, NARRATIVE OF THE EUPHRATES EXPEDITION, LONDON, 1868.
- DUDEN, WILHELM DIE WURZELN DER DEUTSCH-ENGLISCHEN GEGENSATZE, EIN BETRAG ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES, HAMBURG, 1933.

- DEHEN, PAUL, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN BEZIEHUNGEN, MUNCHEN, 1884.
- EARLE, EDWARD MEAD, TURKEY, THE GREAT POWER AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY IN IMPERIALISM, THE MACMILLAN COMPANY, NEW YORK, 1923.
- FAY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, LONDON 1928.
- FRASER, DAVID, THE SHORTCUT TO INDIA, LONDON, 1909.
- FULLERTON, W. M., PROBLEMS OF POWER. NEW YORK, 1915.
- GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN DIPLOMACY, KEMPHALL PRESS, LONDON, 1938.
- GREY, SIR EWARD, TWENTY-FIVE YEARS, LONDON, 1925.
- HALBORNE, HAJO, DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI, BERLIN, 1926.
- HALDANE, VISCOUNT, BEFORE THE WAR, CASSEL AND COMPANY LTD., LONDON, 1920.
- HELFFERICH, KARL, GEORG VON SIEMENS, EIN LEBENSBIOD AUS DEUTSCHLANDS GROSSER ZEIT, BERLIN, 1923.
- HELFRERICH, KARL, DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES, BERLIN, 1919.
- HINSLEY, F. H. THE NEW CAMBRIDGE HISTORY, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1962.
- HOSKINS, HALFRED, L., BRITISH ROADS TO INDIA, PHILADELPHIA, 1928.
- HUREWITZ, J. C., DIPLOMACY IN THE NEAR AND THE MIDDLE EAST, VOL. I NEW YORK, 1956, VAN NOSTRAND AND CO. INC.

- JASTROW, MORRIS, THE WAR AND THE BAGHDAD RAILWAY, THE STORY OF ASIA MINOR AND ITS RELATION TO THE PRESENT CONFLICT, LONDON, 1917.
- JERAUSSALIMSKI, DIE AUSSENPOLITIK UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN IMPERIALISMUS, BERLIN, 1956.
- HOLFELD, JOHANNES, DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART, EIN QUELLENWERK FÜR DIE POLITISCHE BILDUNG, DOKUMENTENVERLAG HERBERT WENDLER UND CO. BERLIN, 1958.
- KREBS, GUNTHER, DIE DEUTSCHE BAGDAD-BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISTIK, HOCHSCHULVERLAG KARL VATER, BRESLAU, 1933.
- LANGER, WILLIAM A., THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM, 1890-1902, 2ND ED., ALFRED KNOPF, NEW YORK, 1951.
- MOLTKE, HELMUTH VON, ESSAYS, SPEECHES AND MEMORIES, 3 VOLUMES, NEW YORK, 1893.
- NICHOLAS J. ALDEN, GERMANY AFTER BISMARCK, THE CAPRIVI AREA, 1890, 1914, HARVARD UNIVERSITY PRESS, CAMBRIDGE, MASSACHUSETTS, 1958.
- ONCKEN, DIE SICHERHEIT INDIENS, EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELTPOLITIK, BERLIN, 1937.
- RASSOW, PETER, DEUTSCHE GESCHICHTE, METZLERSCHE VERLAGSBUCHHANDLUNG, STUTTGART, 1962.
- SACHAU, E., REISE IN SYRIEN UND MESOPOTAMIEN, LEIPZIG, 1883.
- SALEH, ZAKI, MESOPOTAMIA 1900-1914, AL-MAAREF PRESS, BAGHDAD, 1957.

- SCHAEFFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK, WEIMAR, 1916.
- SITIKI, BIKIR, DAS BAGDAD-BAHN PROBLEM. RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG, 1930.
- SPRINGER, R. BABYLONIEN, DAS REICHSTE LAND IN DER VORZEIT UND DAS LOHNENDSTE KOLONISATIONSFELD FÜR DIE GEGENWART, HEIDELBERG, 1888.
- PROSSEL, WILLIAM VON, LES CHEMINS DE FER EN TURQUIE D'ASIE, ORELL FUSSLI, ZÜRICH, 1902.
- WILLE, MEN AROUND THE KAISER, INDIANAPOLIS, 1914.
- WOLF, J. B. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILROAD, UNIVERSITY OF MISSOURI STUDIES, 1936.
- YOUNG, GEORGE, CORPS DE DROIT, OTTOMAN, 8 VOL., OXFORD, 1908.

الوثائق والمحاضر العامة

PUBLIC DOCUMENTS AND RECORDS

- BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE WAR, LONDON 1928.
- DEUTSCHES AUSSENMINISTERIUM STENOGRAPHISCHE BERICHTE, LEGISLATUR PERIODE, BERLIN 1910-1913.
- DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, DEUXIEME SERIE, PARIS 1930.
- E. T. DUGDALE, GERMAN DIPLOMATIC DOCUMENTS, LONDON 1928, TRANSLATION OF DIE GROSSE POLITIK.

- JOURNAL OFFICIEL, DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, PARIS 1902-1912.
- MENDELSON, A. DIE GROSSE POLITIK DER EUROPAISCHEN KABINETTE, BERLIN 1922-1927.
- PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS, LONDON 1900-1914.
- PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF LORDS, LONDON 1900-1914.

المقالات والصحف والتقارير الرسمية

...ARTICLES JOURNALS AND OFFICIAL REPORTS ...

- ALWYNE, PARKER, THE BAGHDAD RAILWAY NEGOTIATIONS, QUARTERLY REVIEW, LONDON 1917.
- DRAGE, RUSSIAN AFFAIRS, LONDON 1904.
- EARLE, E. M. THE SECRET ANGLO - GERMAN CONVENTION OF 1914 REGARDING ASIATIC TURKEY, THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY, VOL. 38, NEW YORK 1923.
- HOGARTH, D. G. THE BAGHDAD RAILWAY, NATIONAL REVIEW, LONDON MAY 1902.
- IMBERT, PAUL, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, REVUE DES DEUX MONDES, VOL. 197, PARIS 1907.
- LAW, MAJOR, RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY, TURKEY, NO. 4, LONDON 1896.
- REPORT OF THE BAGHDAD RAILWAY COMPANY, 1904-1905, ISTANBUL.

- REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY COMPANY
1908-1909. ISTANBUL
- SCHWEIGE, A. VON, DIE EUPHRATTAL BAHN UND
KEIN ENDE, OSTERREICHISCHE MONATSSCHRIFT
FÜR DEN ORIENT, MARZ 15. WIEN 1833:

وكذلك الصحف اللدنية التالية :

THE DAILY MAIL, 1899; THE GLOBE, 1899; THE
BORNING HERALD, 1899; THE MORNING POST, 1898;
THE TIMES 1898-1914; THE WESTMINSTER GAZETTE,
1899.

جدول الخطأ والصواب

الصفحة	السطر	الخطأ	الصواب
١٣	١٥	بيرة	بيرة
٢٩	١٠	دخلت	دخلت
٣٩	١١	فوس	فوس
٦٢	٥	كرة	كرة
٦٣	١١	اوكونر	اوكونر
٦٦	١٢	اعقب	اعقب اعطاء
٨٥	١٢	نريد	نريد المائتا
٨٦	١٦	نمويص	تمويص
٨٨	١	اوان	ايران
٩٠	١٣	الاحرى	الاحرى
٩١	١٩	قديم	في قديم
١٢٨	٧	مولنج	مولنج

الفهرست

الصفحة

٣	المقدمة
	القسم الأول
٦	قبل عام ١٩٠٢
	الفصل
٦	الأول الوصول برأ إلى الهد
٣١	الثاني ألمانيا وأمثار سكة حديد بغداد
	القسم الثاني
٧٣	البيولوجية الدولية للسكة
	المصلى
٧٤	الأول تركيا والسكة
٩٢	الثاني فرنسا والسكة
١١٦	الثالث روسيا والسكة
١٣٦	الرابع بريطانيا والسكة
١٧٤	الخامسة
١٧٦	قائمة المصادر

DIE BAGDAD - BAHN

A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY QUESTION»

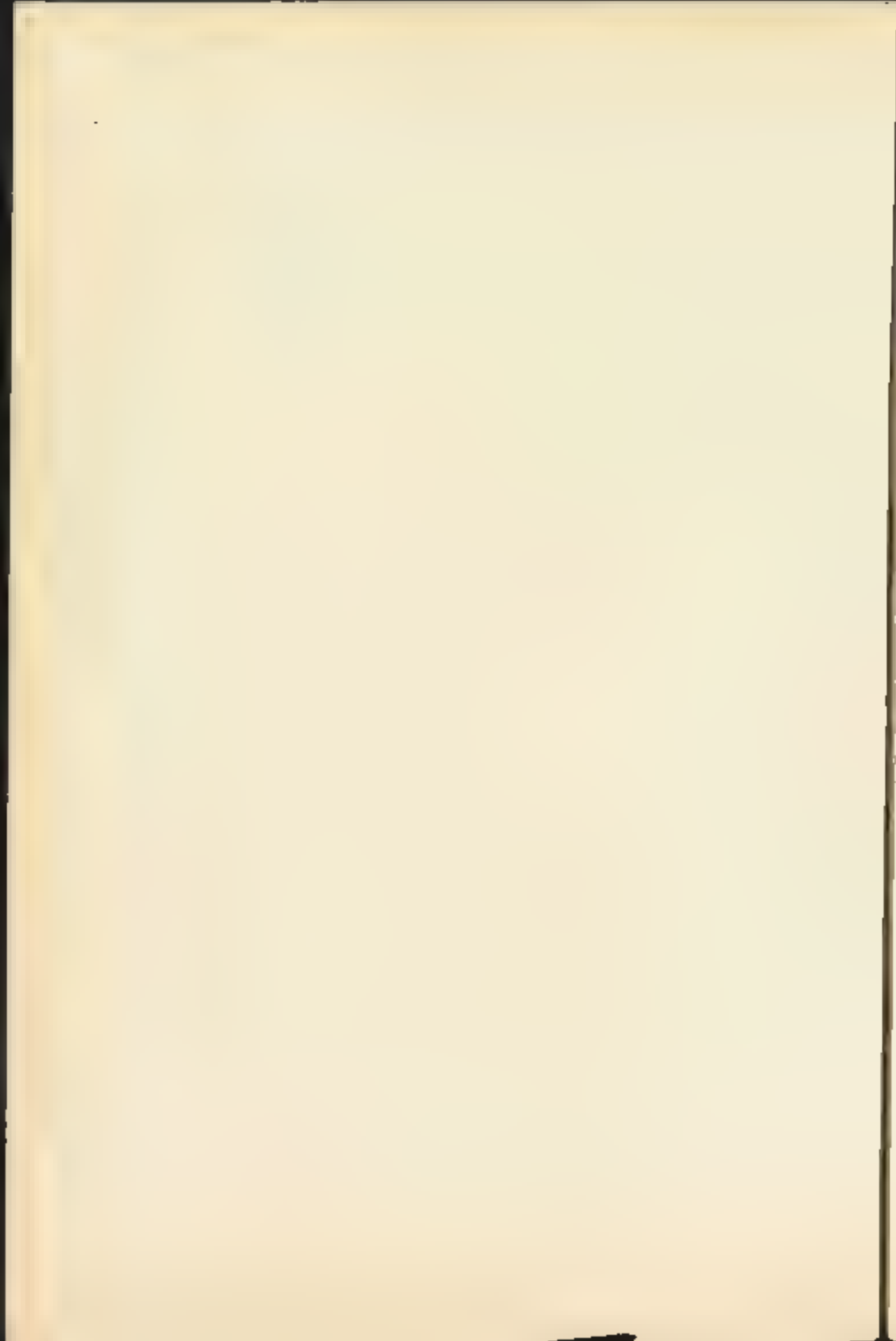
by

LOUAY BAHRY

*ASSISTANT PROFESSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD*

1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. L. Baghdad



DIE BAGDAD - BAHN

A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND
DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY
QUESTION»

by

LOUAY BAHRY

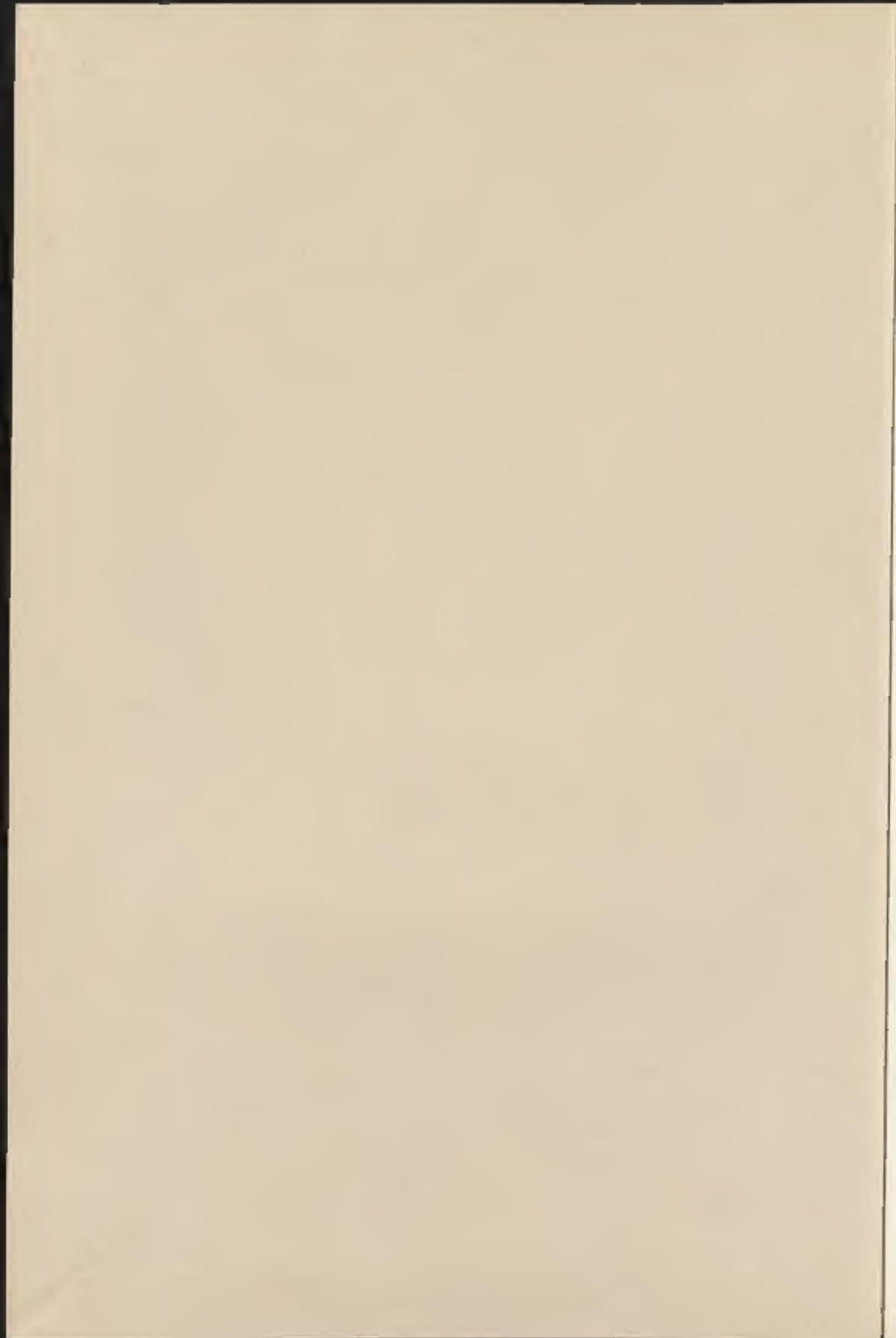
ASSISTANT PROFESSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD

1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. I. Baghdad







THE DATE

14004895

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES



0114004895

BUTLER STACKS

H2
3390
.B2
B3

NOV 7 1969

COLUMBIA LIBRARIES OF SITE



CU52806030

HE3390.B2 B3

Siklat hadit Baghdad